17e Année. — N° 826
Pour la publicité : Mossé, de Pallesoux et Cie, 15, Boulevard des Italiens, Paris.

Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

18 Juillet 1914. — Tous les Samedis
Rédaction et Administration
90, Champs-Elysées, Paris.

DANS CE NUMÉRO :

La course Londres-Paris-Londres. - Le Tour de France. - Les régates d'Henley, etc.

VIE AU GRAND AIR

GEORGES LEGAGNEUX

Le célèbre et populaire Georges Legagneux, qui pratiquait l'aviation depuis 1908, a trouvé la mort à Saumur, en exécutant un vol au-dessus de la Loire.

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CYCLES
de
GRAND LUXE
et
pour tous emplois.

Marques déposées :
HERALDUS
HIGH-LIFE
SELECTA

Agents dans toute la France.

ARTHUR HEROLD
5, Allée Erasme
PARIS-VILLEMOMBLE

Envoi franco du Catalogue.

Vente annuelle

CHAMPAGNE MERCIER ÉPERNAY

4 Millions de Bouteilles

Le Temps ne laisse pas de traces sur un visage rafraîchi journellement grâce à la

FLORÉINE
CRÊME DE BEAUTÉ
A. GIRARD 46, rue d'Alésia PARIS

La PHOTOGRAPHIE des COULEURS
AVEC LES PLAQUES
AUTOCHROMES LUMIÈRE
est plus simple et plus facile que la Photographie en noir.
Reproduction exacte de toutes les Couleurs de la nature.

AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**
10, rue Hautefeuille, Paris (VI^e^)
Transport de malades et blessés
Paris, Province, Etranger
Voitures modernes, 35 HP, à 8 cylindres
Appareil de suspension évitant toute secousse.
Téléphone : Gobelins 18-6
(Jour et nuit)

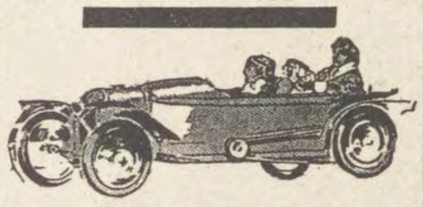
OFFICIERS MINISTÉRIELS

Billancourt (Seine) propriété rue Solférino, 31 et 31 *bis*. Cce : 1,407 m. 35. Rev. p. bail 2.550 fr. M. à p. : 35.000 fr. Adj. ch. n. Paris, 28 juillet. M^e^ FONTANA, n. 10, r. Royale.

Vente au Palais, à Paris, le 30 juillet 1914, à 2 heures.
PROPRIÉTÉ A FÉCAMP (Seine-Inférieure) dite Villa Bellevue.
Cce : 2 hect. env. Libre de location. M. à p. : 38.500 fr.
S'adr. à M^e^ RENÉ MAVRÉ, avoué, 51, rue de Miromesnil.
M^e^ CHAISEMARTIN, avoué et M. FAUCON, syndic. à Paris.

CYCLES HÉLICE et MOTOCYCLETTES
à **CREDIT** :: :: Catalogues franco :: ::
6, av. du Maine — PARIS
à LONG TERME *Téléphone : Saxe 21-32*

BEDELIA



Le seul vrai type de la voiturette motocycle
Simple, rapide, très économique
4 fr. aux 100 kil. tout compris
DEMANDER LE CATALOGUE G
32, rue Félicien-David, PARIS

ÉLÉGANTE ROBUSTE
AUTOMOBILES BERGÉ
10 HP, 4 cylindres, double baladeur (Moteur Chapuis-Dornier)
BUREAUX : 16, rue Ferdinand-Fabre, PARIS
SIMPLE PRATIQUE

Le Pneu rendu increvable
par
L'INJECTION 909
Usine à Surgères (Charente-Inf.)
En vente partout

PARIS-ROUEN-PARIS
JOUVE, 1^er^ de sa catégorie sur
LURQUIN-COUDERT
E. TRAIN, constructeur
PARIS, 19, rue Planchat, PARIS

ÉCONOMISEUR D'ESSENCE
EFFICACITÉ REMARQUABLE, POSE FACILE, RÉDUIT D'UN TIERS LA CONSOMMATION, RIEN A CHANGER A LA VOITURE, MARCHE EXCELLENTE AVEC LE BENZOL SANS AUCUN ENCRASSEMENT. DÉPART AU ¼ DE TOUR. 25 FR.
GABET, Usseau (Deux-Sèvres)

Bougie Standard

LES CONCOURS DE VACANCES D'·EXCELSIOR·

Journal Quotidien Illustré

du 14 Juillet au 15 Septembre EXCELSIOR *a organisé trois Concours de Vacances*

200 fr. de Prix Espèces :: UNE LANGOUSTE PAR JOUR :: 300 Prix de Valeur

1^er^ Concours. - CONCOURS de PHOTOGRAPHIES, du 14 Juillet au 15 Septembre

100 FRANCS ESPÈCES ET 100 PRIX DE VALEUR

SUJETS PROPOSÉS :

1° ***Les Ressemblances :*** Photographies de sites, de rochers, arbres, monuments, etc., ressemblant à des hommes ou à des animaux ;
2° ***Les Types d'étrangers*** les plus pittoresques que l'on rencontre en Août à Paris ou en province, notamment sur les plages et dans les villes d'eaux ;
3° ***Fêtes, Cérémonies, Pèlerinages, Pardons*** locaux les plus significatifs de la vie du pays où ils se produisent ;
4° ***Les Costumes de la vieille France,*** ce qui en reste ;
5° ***Nos Célébrités*** en villégiature.

Les photographies devront être prises du 14 Juillet au 15 Septembre et porter des légendes explicatives, avec le lieu et la date. — Les envois devront parvenir à **Excelsior** *avant le 15 Septembre et être accompagnés de 30 des Bons publiés par* **Excelsior** *du 14 Juillet au 15 Septembre.*

2^e^ Concours. - CONCOURS de la LANGOUSTE, du 1^er^ au 31 Août

UNE LANGOUSTE PAR JOUR ET 100 PRIX DE VALEUR

UNE SUPERBE LANGOUSTE sera attribuée chaque jour à l'auteur du meilleur envoi : d'un écho, d'une nouvelle à la main, d'une information piquante, d'une réflexion, d'un dessin, d'une photographie, d'une poésie, etc., sur une des actualités du moment.
Chaque jour, du 1^er^ au 31 Août, le Jury prendra connaissance des envois et attribuera les prix.

Les envois devront être accompagnés de 30 R. *de l'en-tête d'***Excelsior** *de dates différentes.*

3^e^ Concours. - CONCOURS de JOUETS MARINS, du 14 Juillet au 15 Septembre

100 FRANCS ESPÈCES ET 100 PRIX DE VALEUR

Confectionner un objet quelconque avec un des produits de la mer trouvés sur la plage : Coquillages, algues, galets, étoiles de mer, plantes, etc.

Les envois devront parvenir à **Excelsior** *avant le 15 Septembre et être accompagnés de 30 des Bons publiés par* **Excelsior** *du 14 Juillet au 15 Septembre.*

(Envoi contre 10 centimes du Programme détaillé avec la liste des Prix des 3 Concours)

17e Année. — N° 826.

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

18 Juillet 1914. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Etranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reserves pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

GEORGES ANDRÉ, L'ATHLÈTE COMPLET, AU DÉPART DU 100 METRES.

Georges André, au concours de l'athlète complet, organisé dimanche dernier à Vincennes par notre confrère le Journal *et par notre collaborateur Georges Prade, s'est couvert de lauriers. Il s'est attribué de loin la première place, totalisant 132 points dans sa journée et devançant le second, Vianet, de 28 points. Entre autres merveilleuses performances, il a réussi à égaler le record du monde des 100 mètres, en 10 secondes 3/5.*

BROCK QUITTE BUC

L'Américain W.-L. Brock qui avait fait le meilleur parcours de Londres à Buc, conserva son avantage dans le trajet du retour et triompha devant Garros. (Monoplan Morane-Saulnier-Gnôme, hélice Chauvière.)

LE DÉPART DE GARROS

Garros perdit 25 minutes à Buc avant de pouvoir reprendre son vol. Il se classa second en 8 h. 28 m. 47 s. Il effectua l'aller en 4 h. 5 et le retour en 4 h. 23 m. 47 s. (Monoplan Morane-Saulnier.)

LES RAISONS D'UN INSUCCES

PAR JACQUES MORTANE

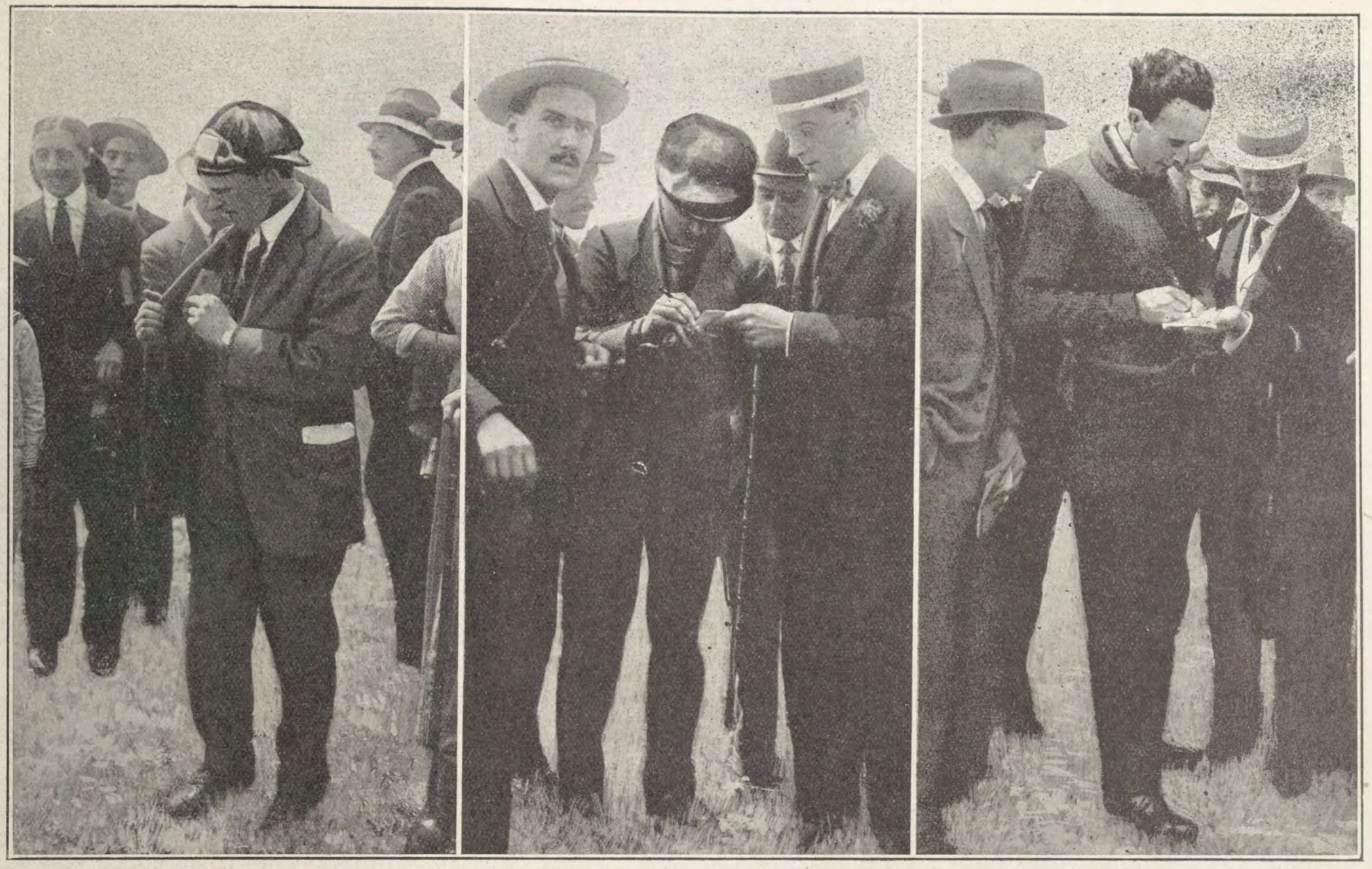
La course Londres-Paris-Londres, il ne faut pas se le dissimuler, fut un insuccès, un réel insuccès. Quatorze pilotes engagés, six prenant le départ, quatre arrivant à Paris et deux seulement rentrant à Londres, tel fut le résultat de l'épreuve. C'est peu ! Et nous faillîmes bien ne voir finir que l'Américain Brock. Tout autre que Garros, après la première partie du trajet effectuée dans des conditions peu favorables, aurait abandonné, plutôt que de se risquer pour le retour sans avoir une confiance illimitée dans son moteur. Mais ce sont là des actes d'héroïsme et d'énergie auxquels nous a habitués le vainqueur des flots méditerranéens. Rien ne saurait nous étonner de sa part. Les organisateurs lui doivent une véritable dette de reconnaissance. Sans lui, seul Brock terminait une course qui, étant donnés les progrès accomplis par l'aviation, aurait eu l'air d'une véritable farce, bien mauvaise. Nous ne nous étendrons pas sur l'épreuve elle-même. Elle ne mérite que quelques mots : quatorze pilotes s'étaient engagés, le lot semblait remarquable. Huit préférèrent s'abstenir. Sur les six qui restèrent, Noël s'arrêta à Dungeness, au sud de Folkestone ; Carr endommagea son appareil à Ashford, à l'aller. Restèrent en présence pour la traversée ; Brock, lord Carbery, Garros et Eugène Renaux qui atteignirent l'aérodrome de Buc dans cet ordre. Au retour lord Carbery tomba dans la Manche et fut recueilli ; Eugène Renaux s'arrêta à Calais. Donc deux hommes seulement satisfirent aux conditions de l'épreuve : W.-L. Brock, 1er, en 7 heures 3 minutes 6 secondes pour les 800 kilomètres du parcours, et Garros 2e, en 8 heures 28 minutes 47 secondes. Il est à noter que tous deux pilotaient des monoplans Morane-Saulnier. Une fois de plus la grande marque est à l'honneur, une fois de plus elle remporte la victoire. Aucun succès ne lui échappe. Et si j'insiste sur ce point c'est que je vais me permettre de poser, aux dirigeants de l'aéronautique militaire une bien timide question à laquelle, un jour peut-être, je me déciderai à donner la réponse :

« Pourquoi dans notre armée, n'y a-t-il pas encore une seule escadrille complète de Morane-Saulnier? Pourquoi? Cette marque, depuis trois ans, n'a pas eu un seul accident mortel à son actif, à part la disparition en mer de Gustave Hamel, catastrophe qui ne pouvait être imputable à l'appareil. Elle a totalisé au point de vue kilométrage plus que presque toutes les marques réunies. Elle a triomphé dans les pays les plus divers, avec n'importe quel pilote. Elle a permis les exploits les plus admirables, les plus glorieux. De l'étranger, les commandes affluent. Des officiers français demandent à monter ses monoplans. Pourquoi la cinquième arme s'obstine-t-elle à ne pas lui accorder une confiance qu'elle seule peut lui refuser avec une ignorance qui ne peut le disputer qu'à son gâchis légendaire ? »

Mais revenons aux raisons de l'insuccès de Londres-Paris-Londres. Pourquoi les aviateurs ne furent-ils pas plus nombreux? D'abord parce qu'aucun de ceux qui avaient mission de mettre en évidence cette épreuve ne s'en occupa. L'Aéro-Club de France une fois de plus montra que, dans le fond, les questions d'aviation constituaient des contingences d'un intérêt bien minime pour lui. Ah! s'il s'était agi d'une course de sphériques, les communiqués auraient succédé aux communiqués, les démarches auraient été nombreuses : lancer une bulle de gaz dans l'atmosphère, voilà une des armes de la défense nationale, mais des aéroplanes, de vulgaires aéroplanes, à quoi bon en parler! Peut-être certains de nos lecteurs trouveront-ils que j'exagère. En ce cas je leur demanderai de me dire ce que

BROCK FÉLICITÉ A BUC

En apercevant un Morane-Saulnier dans l'espace, les personnes qui se trouvaient à Buc crurent voir arriver Garros et furent un peu déçues en constatant que le grand favori était devancé.



W.-L. BROCK
W.-L. Brock s'est attribué le premier prix de 12.500 francs et le premier prix de 7.500 francs du handicap, soit 20.000 francs.

ROLAND GARROS
Roland Garros, se classant second de Londres-Paris-Londres, n'a gagné que 3.750 francs, ce qui est peu pour 800 kilomètres.

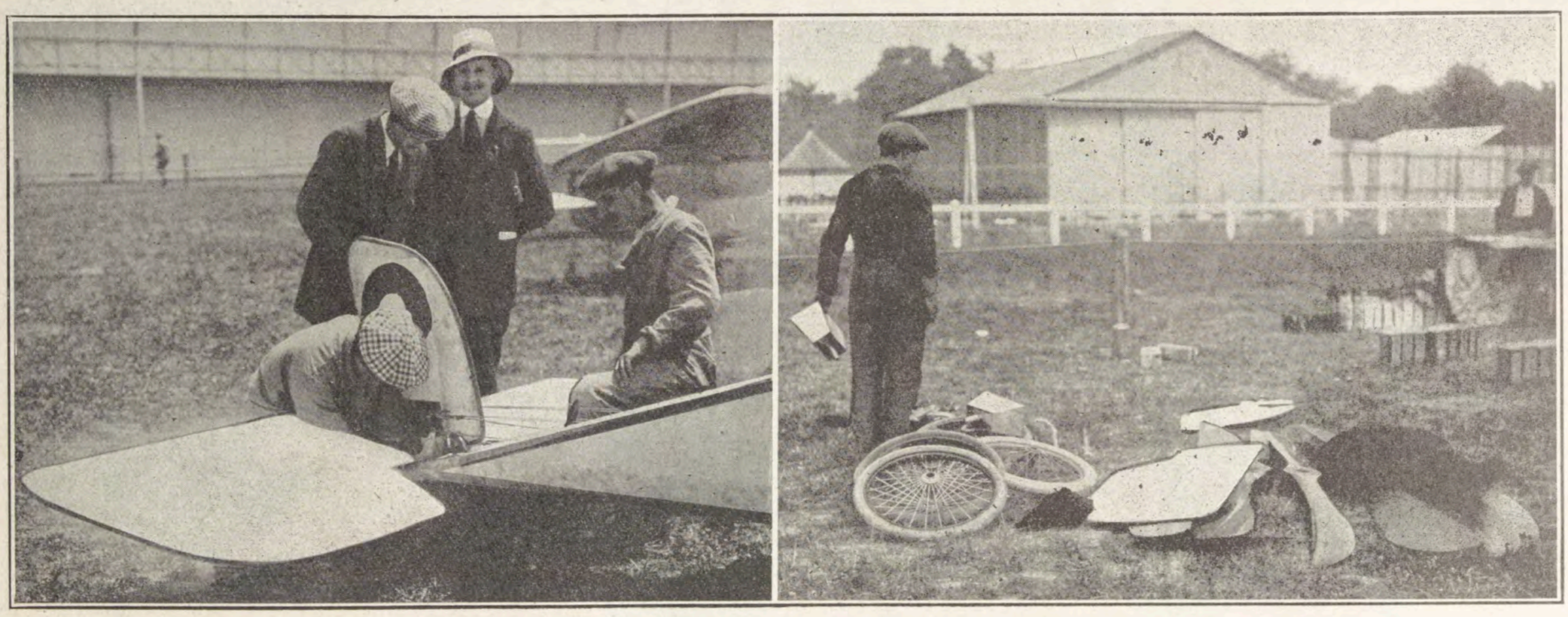
LORD CARBERY
Lord Carbery, arrivé second à Paris, derrière Brock et devant Garros, tomba en mer dans le trajet du retour.

l'Aéro-Club a fait pour l'aviation cette année ? Il a juste décidé de faire recourir son critérium. Alors que chacun espérait que son règlement serait modifié, il l'a conservé tel qu'il était quand il a causé la mort du regretté Léon Letort. Il sera clos le 31 décembre, c'est dire que les pilotes en plein hiver, par le brouillard, s'élanceront au-dessus de la campagne pour totaliser. La panne dans la brume et c'est la mort ! L'Aéro-Club encourage l'aviation !

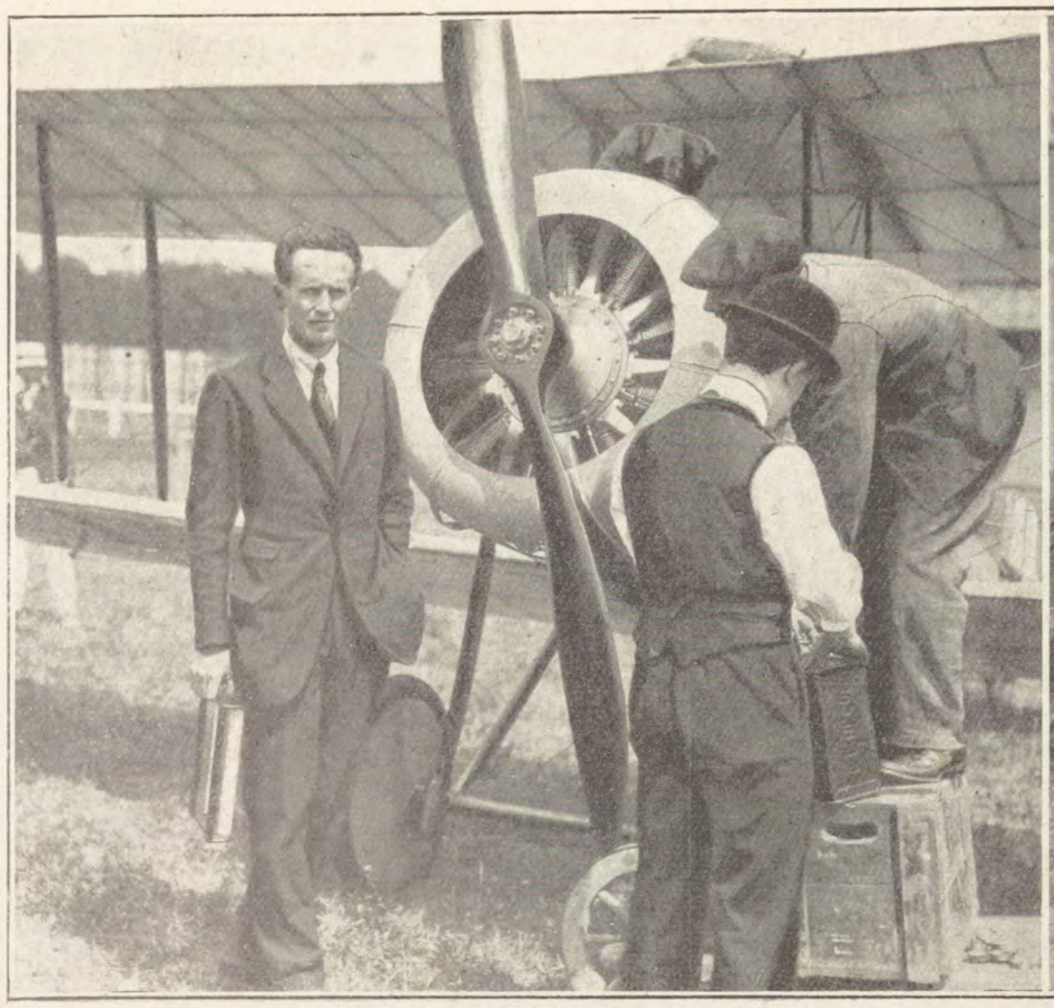
Donc, si la grande société de l'aéronautique avait fait ressortir auprès des constructeurs et des aviateurs l'intérêt de Londres-Paris-Londres, cette épreuve aurait remporté un grand succès, serait devenue classique, et ç'aurait été une bonne aubaine, car elles ne sont pas légion les compétitions aériennes. Hélas! rien ne fut fait de ce côté.

On peut également déclarer que les prix étaient trop minimes. Le handicap, établi d'une façon fantaisiste et incompréhensible, ne permettait pas à tous les appareils de lutter à armes égales. De plus, si Brock gagne 12.500 francs du premier prix et 7.500 francs du handicap, Garros n'a que 3.750 francs, ce qui met le kilomètre vraiment bon marché : quand on songe aux risques d'une double traversée de la Manche, toucher 3.750 francs comme second semble un peu plaisant.

Enfin, il faut remarquer que le public ne se passionne plus aux épreuves d'aviation. Il n'y avait presque personne à l'aérodrome Blériot de Buc, il y avait peu de monde à Hendon. Avouez que les absents n'eurent pas tout à fait tort, étant donné le minime spectacle qui leur aurait été offert! Mais pourquoi la foule n'a-t-elle plus ses emballements du début? C'est parce qu'on ne songe plus à la convier à des séances intéressantes, c'est parce qu'on ne lui donne

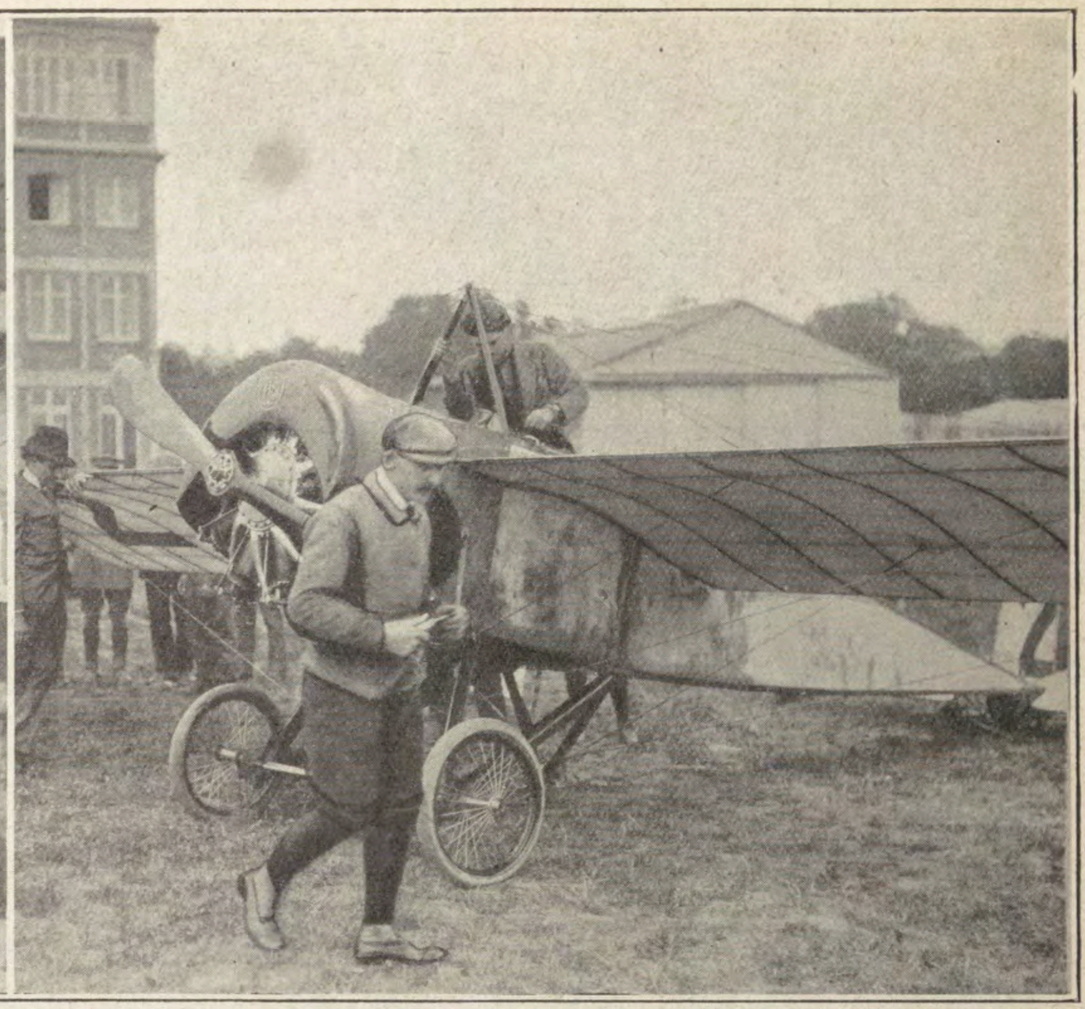


LA MISE AU POINT DE L'APPAREIL DE GARROS
Garros, dès son arrivée à Paris, fit effectuer une mise au point complète de son appareil, faisant régler son stabilisateur, changeant d'hélice et faisant revoir complètement son moteur. Les deux heures d'arrêt obligatoire n'y suffirent d'ailleurs pas et Garros ne put repartir qu'au bout de 2 h. 25 m.



L'APPAREIL DE LORD CARBERY

Lord Carbery montait un biplan anglais. L'autre biplaniste, Eugène Renaux, sur Farman, *effectua le trajet Londres-Buc-Calais.*



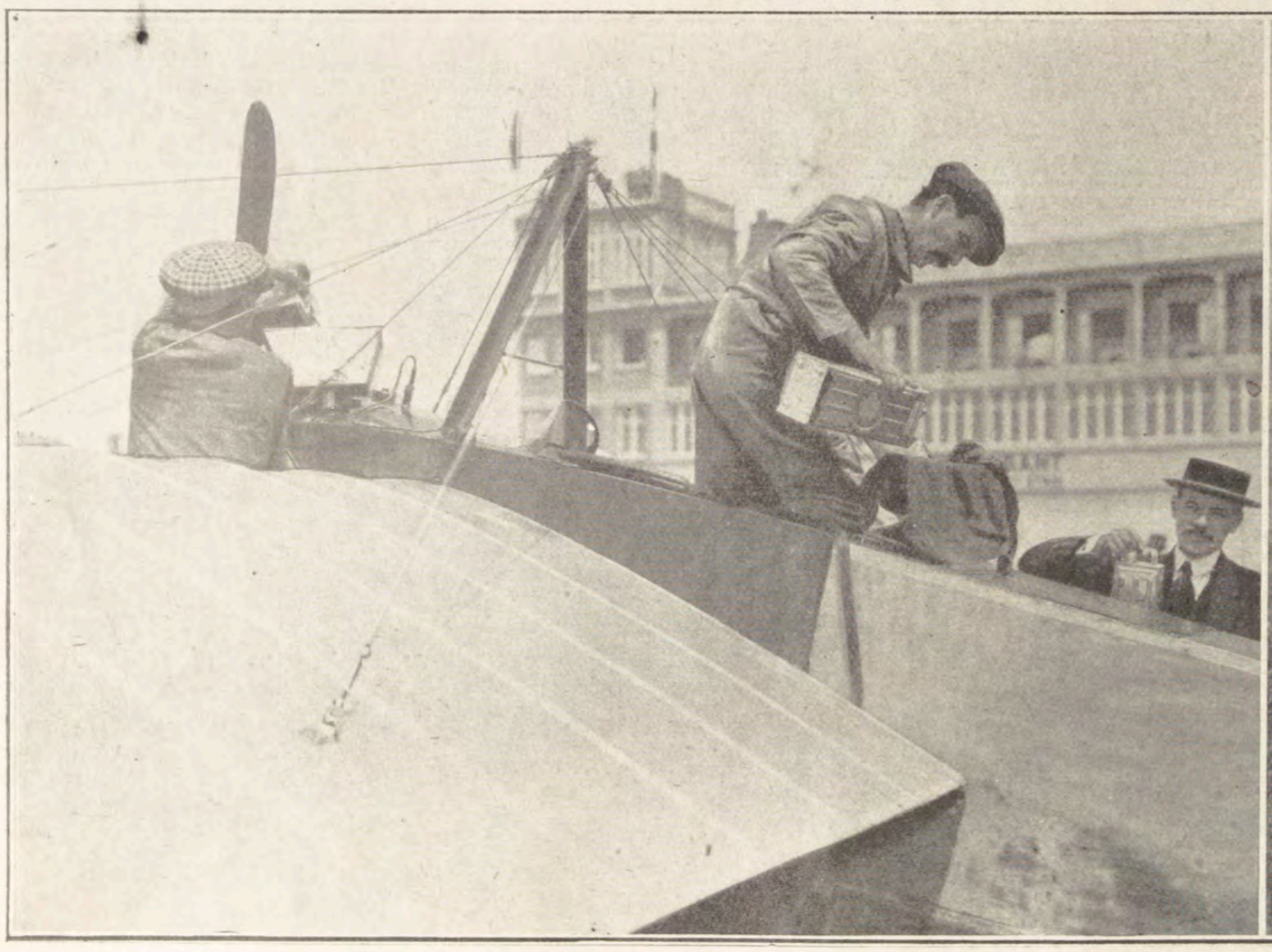
GARROS SE PRÉPARE

Tandis que Garros s'installe à bord de son Morane-Saulnier, *les frères Léon et Robert Morane, attendent son départ.*

plus de ces grandes courses d'un intérêt mondial qui remuaient des multitudes et passionnaient des millions de personnes, c'est parce qu'aussi bien le gouvernement que les sociétés chargées de la protéger semblent se désintéresser complètement de l'aviation. Et pendant ce temps, l'étranger travaille, l'étranger agit. Chaque jour, il nous ravit un nouveau record, mais ses pilotes sont aidés, admirés, encouragés. Chez nous...

Ah! si, chez nous il y a le concours de sécurité doté de 500.000 francs de prix! Ça, c'est une somme! Tout le monde a donné, tout le monde a été passionné par ce concours. Hélas! quelle triste plaisanterie! D'abord, organisation nulle. Ce qui aurait pu donner lieu à une fête grandiose — avec un autre règlement et un autre jury — passa inaperçu, comme si ceux qui s'en occupaient avaient honte à l'avance des résultats de leurs délibérations. Ensuite quelle liste de lauréats, quels prix! Seul, un Américain émerveilla les jurés. Dame! un étranger! On lui donna 50.000 francs! Grâce à un stabilisateur, il put aller se promener sur l'aile de son appareil. Quelle attraction! Cela valait bien 50 000 francs. Mais j'espère que ces messieurs iront jusqu'au bout de leur tâche qu'ils donneront 50.000 francs à Mlle Dutrieu qui prouva la sécurité de la motocyclette lorsqu'elle présentait au music-hall la motocyclette infernale; 50.000 francs à Mme Mauricia de Thiers qui, aux Folies-Bergère, prouva la sécurité de l'automobile dans son attraction l'auto-bolide, et 50.000 francs à l'acrobate qui marche sur un fil de fer sans tomber par terre. Que de sécurités! Tout ce qui intéressa ces messieurs ce furent les stabilisateurs automatiques, qu'aucun pilote de valeur ne voudrait employer. L'appareil Schmitt, à incidence variable, fut à peine récompensé, quant au monoplan Blériot, modifié par le lieutenant Gouin, il fut totalement oublié. Il y avait un Américain, on ne pouvait penser à tout... Personne ne vint déclarer: « La sécurité? C'est ne pas se tuer en aéroplane! Existe-t-il un appareil avec lequel on ne se tue pas? Tout est là! » Et là, au risque de passer pour un agent de publicité — ce qui n'est certes pas mon cas! — je suis obligé de dire que le Morane-Saulnier aurait encore eu la palme. Mais on a préféré récompenser les chercheurs de stabilisateurs, d'indicateurs d'allures et de machines à ne pas voler, ce qui, certes, est encore l'invention la plus efficace pour assurer la sécurité du pilote.

JACQUES MORTANE

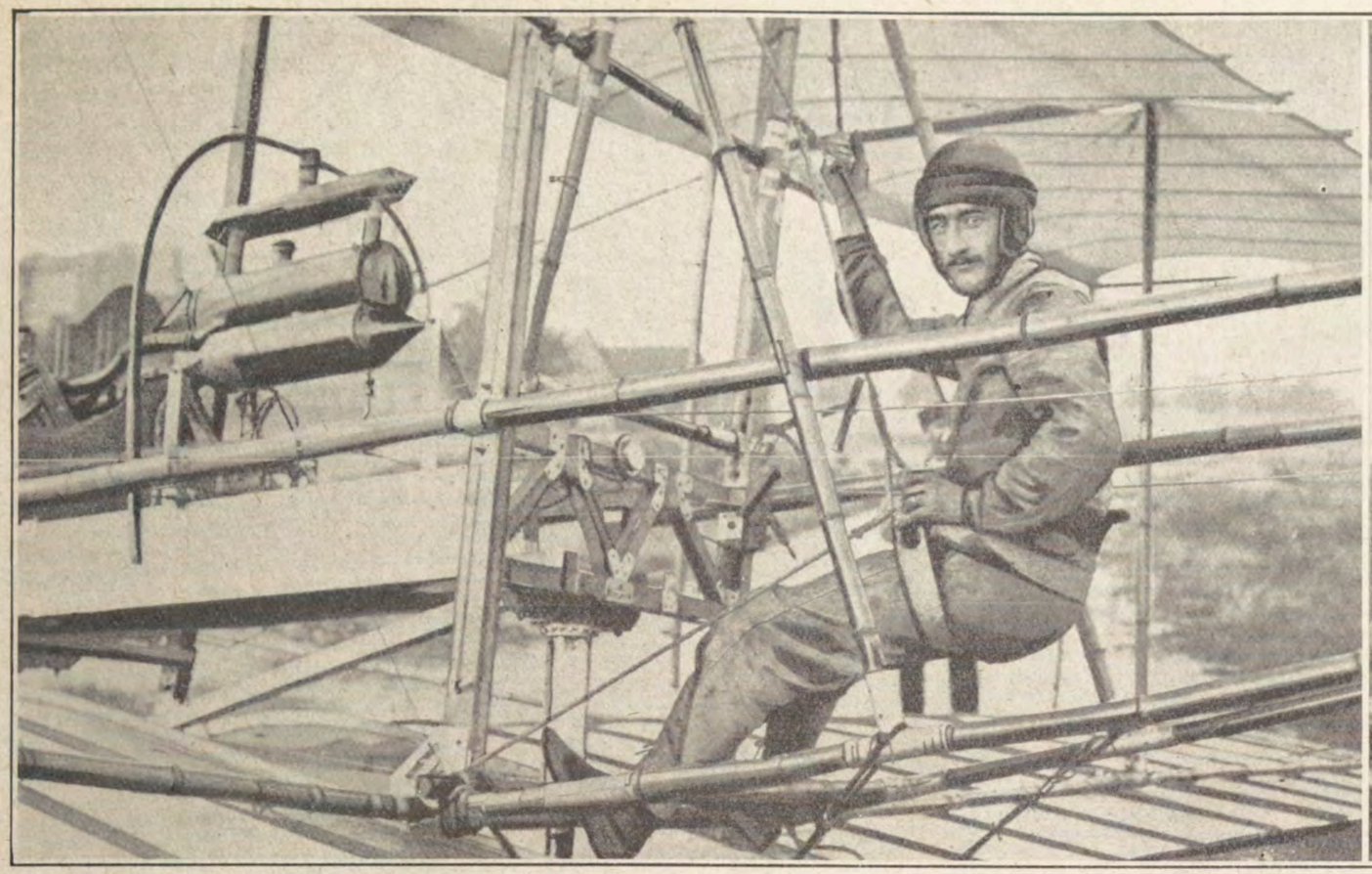


LE PLEIN DE L'APPAREIL DE BROCK

Dès son arrivée à Buc, après les félicitations d'usage et la signature des cartes-postales, Brock alla déjeuner et revint bientôt, attendant avec impatience la fin des deux heures d'arrêt imposées. Il partit exactement à l'heure prescrite. (Monoplan Morane-Saulnier-Gnôme.)

GARROS ET SON VESTON

Par mesure de prudence, au cas d'une chute dans la mer, Garros s'était muni d'un veston de kapok pour la traversée de la Manche.



LE PREMIER APPAREIL DE LEGAGNEUX

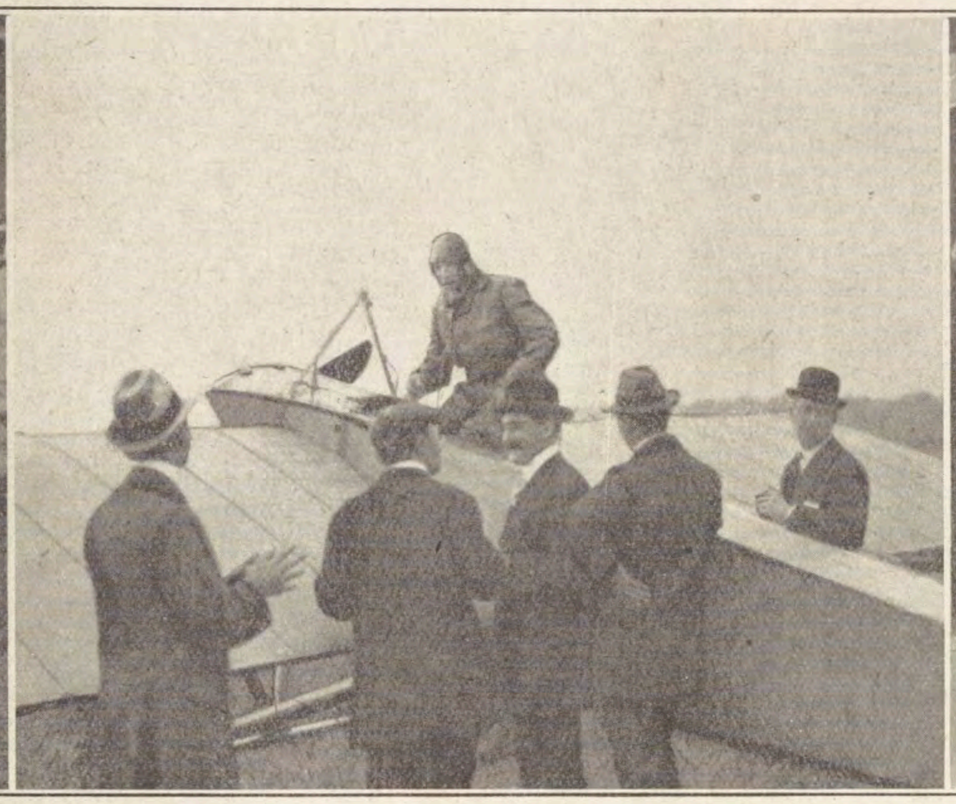
Legagneux fit ses débuts en 1908. Il pilotait l'appareil inventé par le capitaine Ferber et gagnait le prix des 200 mètres, à Issy-les-Moulineaux, le 18 août 1908.

DANS LE CIRCUIT DE L'EST

Georges Legagneux se classa 3e dans le Circuit de l'Est, sur Farman, *derrière A. Leblanc et Aubrun.*

PREMIER RECORD D'ALTITUDE

Le 9 décembre 1910, à Pau, sur monoplan Blériot-Gnôme, *Legagneux battait par 3.100 m. le record d'altitude.*



SECOND RECORD D'ALTITUDE

Le 17 septembre 1912, Georges Legagneux battait le record d'altitude, sur Morane-Saulnier-Gnôme, *en montant à 5.450 m. Cet exploit était effectué à l'aérodrome Morane, à Villacoublay.*

LÉGIONNAIRE!

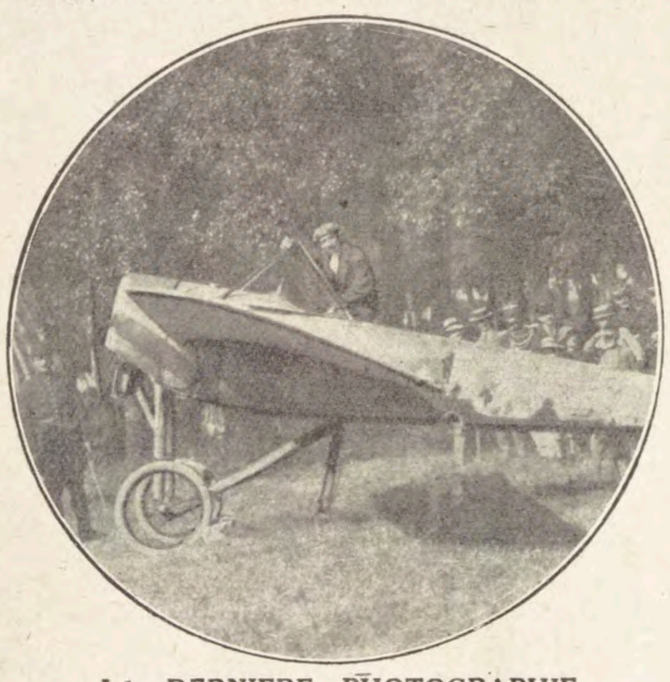
A la suite des grandes manœuvres de 1911, Georges Legagneux reçut la croix de la Légion d'honneur.

LA MORT DE LEGAGNEUX

Le malheureux Legagneux est mort! Le remarquable pilote qui, depuis 1908, avait toujours été sur la brèche, s'était rendu célèbre par de multiples exploits, a été enlevé à la sympathie, à l'affection de tous dans l'accident le plus stupide qu'on puisse trouver. La fatalité lâche a écrasé dans la Loire celui qui jusqu'alors avait connu tant de dangers et n'avait jamais été gravement atteint. Connaissant les périls de l'aviation qui étaient devenus pour lui de vieux camarades, Legagneux était avant tout prudent et méticuleux. Jamais il ne s'envolait sur un appareil dont il n'était pas sûr, mais il est des circonstances indépendantes de votre volonté : revenu de Vienne l'un des premiers, le populaire aviateur n'avait pas encore reçu ses deux appareils et il accepta d'aller remplacer un camarade à Saumur. En rendant service, il courait vers la mort!

Il prit un monoplan qu'il n'avait pas en main et qui n'avait pas volé depuis quelque temps, aussi ne fit-il aucune virtuosité.

Ce qui parut être une descente tourbillon aux spectateurs non avertis n'était qu'une chute terrible, les commandes ne fonctionnant plus. Le malheureux tomba et s'écrasa sur l'eau, victime de son bon cœur.



LA DERNIERE PHOTOGRAPHIE

Une troisième fois, Legagneux a battu le record d'altitude, le 27 décembre 1913, montant à 6.120 m. sur monoplan Nieuport.

Quelques jours auparavant, à Vienne, il déclarait à ses camarades : « Oh ! moi, j'en ai assez fait pour l'aviation. Je suis mûr pour la retraite. Si je n'étais pas lié pour six mois encore par contrat, j'aurais déjà lâché mon « zinc » et je serais « bistro » à Puteaux. J'ai bien le droit de me reposer. D'autres ont « laissé ça là » qui en ont fait moins. »

Il disait vrai, le mécanicien devenu célèbre et populaire. Il s'en est allé auréolé de gloire, n'emportant que des regrets avec lui. Car le brave entre les braves avait su rester simple et modeste, toujours accueillant et joyeux. Il ignorait la peur devant le danger autant que la fatuité du succès. Il était tel qu'à ses débuts et se plaisait à répéter :

« Je suis un enfant du peuple. Je ne cherche pas à poser. Je hais les réceptions parce que je crains les « gaffes », mais je suis toujours de cœur avec mes camarades et si je ne vais pas les féliciter dans les banquets, ils sont sûrs que je suis tout de même sincère et que je suis aussi heureux qu'eux de leur succès. »

Sincère, loyal, brave cœur, tel était Legagneux qui à lui seul représentait toute l'histoire de l'aviation. Et c'est lui que la mort a choisi !

JACQUES MORTANE.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE SERA CONSACRÉ A L'AVIRON

Notre prochain numéro double qui paraîtra le 8 août sera consacré à l'aviron et à la natation. Ce numéro sensationnel sera d'une actualité brûlante puisqu'il paraîtra au lendemain des Championnats de France qui se disputeront à Lyon et quelques semaines avant les Championnats d'Europe qui auront lieu à Berlin le 23 août.

AÉRONAUTIQUE

A propos d'une catastrophe aérostatique

La combustion spontanée.

L'EXPLOSION mystérieuse du ballon de Sézanne — on sait qu'elle coûta la vie de l'aéronaute Leprince, de plusieurs spectateurs, et l'on ne comptait plus les blessés ! — est-elle due à l'imprudence d'un fumeur ? L'enveloppe du sphérique, incliné avant le départ sous la bourrasque, est-elle venue en contact avec une cigarette ? D'aucuns pensent plutôt qu'il s'agit de l'un de ces cas bizarres de combustion spontanée dont l'histoire de l'aéroronautique nous offre plusieurs précédents. Il est vrai que, jusqu'à ce jour, de tels accidents ne se produisirent pas au départ mais, bien au contraire, pendant les manœuvres de dégonflement.

Ces accidents attristèrent surtout l'Allemagne où l'on employa longtemps les soupapes métalliques. Toutefois, l'étoffe du ballon à soupape de bois peut également se charger d'électricité, soit en traversant les nuages orageux, soit par le frottement sur le sol, et devenir ainsi une véritable bouteille de Leyde, l'enveloppe vernissée remplissant le rôle d'isolateur.

Il peut arriver que lorsque l'aéronaute s'approche du ballon pour le démonter, il établisse par son propre corps une communication avec le sol. Les étincelles ainsi produites ont parfois enflammé la masse gazeuse d'un ballon incomplètement dégonflé. Or, ces phénomènes n'attiraient pas l'attention des physiciens, parce qu'on les attribuait invariablement à la cigarette. Mais l'explosion du *Humboldt*, incendié le 16 avril 1893, démontra qu'une forte charge d'électricité positive s'était accumulée dans la partie supérieure du sphérique et qu'une étincelle se produisit dès que la main du pilote fut à distance explosive de la soupape.

Quatre voyages aériens furent exécutés par la Société de Navigation Aérienne de Berlin, tant par M. Bœrnstein que par M. Baschin, électriciens, pour étudier l'origine de cette électrisation singulière et si dangereuse. Ils arrivèrent à des conclusions que le capitaine von Tschudi développa en proclamant que les explosions, lors de l'atterrissage, sont devenues impossibles depuis que la société allemande emploie une étoffe composée de deux tissus de coton, séparés par du caoutchouc. Les recherches de M. Bœrnstein et Baschin les avaient conduits à admettre que l'électricité accumulée sur le *Humboldt* fut engendrée par le frottement de l'air extérieur sur l'enveloppe de soie vernissée, substance trop facilement électrisable et, par conséquent, devant être exclue de la construction des aérostats.

Cependant, le 26 avril 1903, le ballon *Passewitz*, construit selon les règles nouvelles, fut enflammé en cours d'atterrissage. Le pilote n'était encore pas sorti de sa nacelle en traînage. Il y eut deux explosions : une première, légère, puis la seconde, plus forte, deux minutes après. Il est certain que quelqu'un du bord tenait la drisse de la soupape afin d'accélérer la sortie du gaz et d'abréger le traînage du ballon. Presque toujours cette corde est humide dans toute sa longueur et, par conséquent, conductrice. Pendant que la nacelle traînait, la soupape se trouvait en contact avec le sol par une chaîne d'objets conducteurs dont faisait partie le corps de l'aéronaute. Il a donc suffi du passage au zénith d'un nuage orageux pour déterminer l'explosion, comme s'il s'était agi d'un ballon captif, dont le câble eût été rendu conducteur ou d'un cerf-volant météorologique retenu par un fil d'archal. On peut encore admettre que la charge électrique ait été formée par l'atmosphère et qu'elle n'ait pu se dissiper avant le contact avec la terre.

Comme le passage du guide-rope dans un nuage d'électricité contraire produirait le même phénomène, il est sage de recommander aux aéronautes de ramener le guide-rope, dans la nacelle par temps orageux. Il faut encore leur conseiller de toujours dégonfler au moyen du panneau de déchirure, et d'attendre, pour plier le ballon, que l'enveloppe soit absolument vide s'ils ne disposent pas de gants de caoutchouc.

FRANÇOIS PEREY.

AUTOMOBILE

Grandes routes et petits chemins

Quelques conseils utiles à l'usage des touristes

L'EXODE a commencé ; la montagne et la mer attirent leur clientèle. Où ira-t-on ? Première question que l'on se pose et que chacun résout suivant ses goûts. Comment ira-t-on ? Le nombre augmente chaque année de ceux qui peuvent disposer d'une automobile pendant leurs vacances. Par où ira-t-on ? Dernier problème pour la solution duquel nous allons donner ici quelques indications.

Déjà dans un précédent numéro, nous avons indiqué les chemins à suivre pour se rendre à Trouville et environs ; grandes routes pour ceux qui sont pressés, petits chemins pour ceux à qui leurs loisirs permettent de sortir des sentiers battus. Aujourd'hui, c'est d'une autre région que nous allons nous occuper. Du Calvados nous passerons dans la Seine-Inférieure, et nous ferons les nombreux itinéraires que l'ou peut adopter pour aller de Paris à Dieppe. En choisissant Dieppe comme point terminus, nous groupons toutes les plages normandes depuis Saint-Valery jusqu'au Tréport sur une distance de 60 kilomètres environ dont Dieppe occupe le milieu.

Donc, pour aller à Dieppe, il est deux lignes principales, celle qui passe par la vallée de la Seine et Rouen et celle qui, prenant plus au nord, emprunte la région de Beauvais. Etudions-les successivement.

Deux grandes routes déjà nous conduisent à Rouen. L'une que l'on a baptisée route des Quarante-Sous, et dont nous fixerons le point de départ à la porte Maillot, passe par Saint-Germain (17 k.), Ecquevilly, Flins, Epône, Mantes, (31 k.), Rosny, Bonnières, Vernon, Gaillon (38 k.), Pont-de-l'Arche (24 k.), Rouen (18 k.), au total 128 kilomètres.

L'autre plus directe peut-être et plus rapide encore, mais infiniment moins pittoresque, traverse les plaines du Vexin, et passe par Saint-Germain (17 k.), Poissy, Chanteloup, Courdimanche, Villeneuve, Saint-Martin (23 k.) où elle rejoint la route nationale qui vient de Pontoise, Magny-en-Vexin (16 k.), Saint-Clair-sur-Epte, Les Thilliers, Ecouis (32 k.), Fleury-sur-Andelle, Boos et Rouen (31 k.), au total, 119 kilomètres.

Mais pour aller à Rouen, nous avons encore une autre route qui rentrera dans la catégorie des petits chemins et sera peut-être plus longue, plus sinueuse, mais aussi plus tranquille et plus pittoresque. Suivons les itinéraires précédents jusqu'à Saint-Germain et Poissy (23 k.), puis gagnons Triel, Meulan (14 k.), Vetheuil, La Roche-Guyon, Vernonet, Portmort, Les Andelys (57 k.), Le Thuit, Henqueville, Saint-Nicolas, Boos et Rouen (39 k.) Par cette voie la distance totale est de 143 kilomètres.

Et maintenant que, par des voies différentes, nous avons atteint Rouen, nous trouvons encore de cette ville trois routes pour gagner Dieppe. La plus directe est celle qui passe par Maromme, Malaunay (11 k.), Tôtes (18 k.), et Dieppe (28 k.), soit 57 kilomètres.

Une variante, qui suit la ligne du chemin de fer, continue, après Malaunay (11 k.), par Clères, Saint-Victor, Auffay (22 k.), Longueville, Sanqueville et Dieppe (25 k.), au total 58 kilomètres.

Cette voie ne mesure qu'un kilomètre de plus que la précédente, mais est de beaucoup plus longue à parcourir parce que beaucoup plus sinueuse et très peuplée.

Autre variante : Rouen, Isneauville, Fontaine-le-Bourg (16 k.), Bellencombre, Torcy (30 k.), Arques-la-Bataille et Dieppe (16 k.), soit 62 kilomètres.

Pour résumer : en passant par Rouen, trois lignes :

1° Paris, Vernon, Rouen, Tôtes, Dieppe, 185 kilomètres.

2° Paris, Magny-en-Vexin, Rouen, Auffay, Dieppe, 177 kilomètres.

3° Paris, Meulan, Les Andelys, Rouen, Bellencombre, Dieppe, 205 kilomètres.

Les différentes parties de ces trois itinéraires peuvent se combiner différemment au gré du voyageur.

Voyons maintenant les routes par Pontoise et Beauvais.

De Paris à Pontoise (25 k.), par la patte d'oie d'Herblay et Saint-Ouen-l'Aumône ; Marines (14 k.), Chars, Gisors (22 k.), Gournay (26 k.), Forges-les-Eaux (20 k.), Les Grandes-Ventes (33 k.), Dieppe (21 k.). Cet itinéraire ne mesure que 161 kilomètres, c'est de beaucoup le plus court et le plus rapide.

Prenons un peu plus au nord maintenant. Sortons toujours de Paris par la porte Maillot et par la patte d'oie d'Herblay, gagnons Pontoise (25 k.). De là, prenons la route classique de Beauvais par Emery, Vallaugoujard, Amblainville, Méru (24 k.), Corbeil-Cerf, Ressons-l'Abbaye, Bois-de-Molle (11 k.). avant d'attaquer la célèbre descente, prenez à gauche et prenez une route assez pittoresque, longeant à votre droite un superbe panorama sur le Beauvaisis. Passez à La Neuville-Garnier, Villotran, La Houssaye, Le Vauroux, La Landelle, Le Coudray, Saint-Gernier, Gournay (37 k.). Ici nous retrouvons l'itinéraire précédent qui nous donne, entre Paris et Dieppe par Méru, un total de 171 kilomètres.

Enfin un dernier itinéraire passant par Beauvais : c'est à peu près celui qui suivirent il y a 18 ans, les coureurs de Paris-Dieppe, course gagnée par Jamin sur une voiturette Léon Bollée et dans laquelle, s'il m'en souvient bien, le comte de Dion se classa deuxième.

Nous sortons de Paris par la porte d'Asnières et nous passons par Enghien, Saint-Leu (19 k.). Dans le milieu du pays, à côté de l'église, tournons à droite et grimpons dans la forêt de Montmorency, Chauvry, Presles, Beaumont-sur-Oise (17 k.), Chambly, Puiseux, Saint-Geneviève, Noailles, Warluis, Beauvais (38 k.). La ville traversée, nous prenons la route du Tréport jusqu'à Troissereux (7 k.) et nous tournons à gauche sur Sougeons (15 k.), Gaillefontaine, Neufchâtel (38 k.), Burettes, Saint-Vaast, Saint-Aubin, Arques-la-Bataille, Dieppe (36 k.). Ce dernier itinéraire qui, dans sa majeure partie, pourrait se classer dans la catégorie des petits chemins, mesure 168 kilomètres.

Ceux de nos lecteurs que leurs vacances doivent conduire à Dieppe ne pourront pas se plaindre de manquer d'itinéraires ; ils n'auront que l'embarras du choix. Touriste, je prendrais de préférence celui passant par les Andelys, Rouen et Bellencombre comme étant le plus pittoresque bien que plus long ; mais le Parisien qui ne dispose que du dimanche et ne peut pas perdre de temps, qu'il n'hésite pas et passe par Pontoise, Gournay, Forges-les-Eaux.

PAUL MEYAN.

Sportsmen vous perdez de l'argent et de nombreux avantages en ne vous abonnant pas à la

Vie au Grand Air

En effet si vous étiez abonné à la Vie au Grand Air :

1° Vous recevriez votre journal favori partout où vous résideriez.

2° Vous réaliseriez une économie de 5 fr. 50 sur l'achat au numéro.

3° Vous bénéficierez de nombreux avantages gratuits, parmi lesquels nous citerons :

Une police gratuite d'assurance contre les accidents de sports

Garantie de 10.000 fr. en cas de décès ; 10.000 fr. en cas d'incapacité totale de travail ; 5 francs par jour en cas de suspension momentanée de travail.

Tout abonné de la Vie au Grand Air *a droit, en outre, à nombre d'autres avantages ainsi qu'à deux*

PRIMES GRATUITES

A choisir sur la liste envoyée franco sur demande. On trouve la nomenclature complète des avantages dans le

CARNET MULTIPRIMES

que tout abonné de la *Vie au Grand Air* *reçoit sur demande accompagnée de 0 fr. 50 pour la France et 0 fr. 75 pour l'Etranger pour frais divers*

On s'abonne à la *Vie au Grand Air* (France 28 fr. par an, étranger 32 fr.), chez tous les libraires et à la librairie Pierre Lafitte et Cie, 90, Champs-Elysées, Paris.

LA FINALE DU "DIAMOND'S SCULLS" A HENLEY

L'épreuve du Diamonds'sculls, à Henley, fut cette année exceptionnellement palpitante d'intérêt. Sinigaglia le champion des principes de Lein, écrasa de sa supériorité les quatre virtuoses contre lesquels il se mit en ligne : Pinks, Ayer, Dibble et Stuart.

LES RÉGATES D'HENLEY

Cette semaine est une semaine de deuil pour l'Angleterre. »

Ainsi s'expriment les sportsmen après la double défaite des rameurs anglais à Henley, dans le « Grand Challenge Cup » et dans les « Diamond's Sculls. » On ne peut se faire en France, qu'une idée très imparfaite de l'importance des régates annuelles d'Henley. Henley est le Deauville du rowing. C'est, en même temps qu'une haute manifestation de grand sport, une réunion extrêmement mondaine.

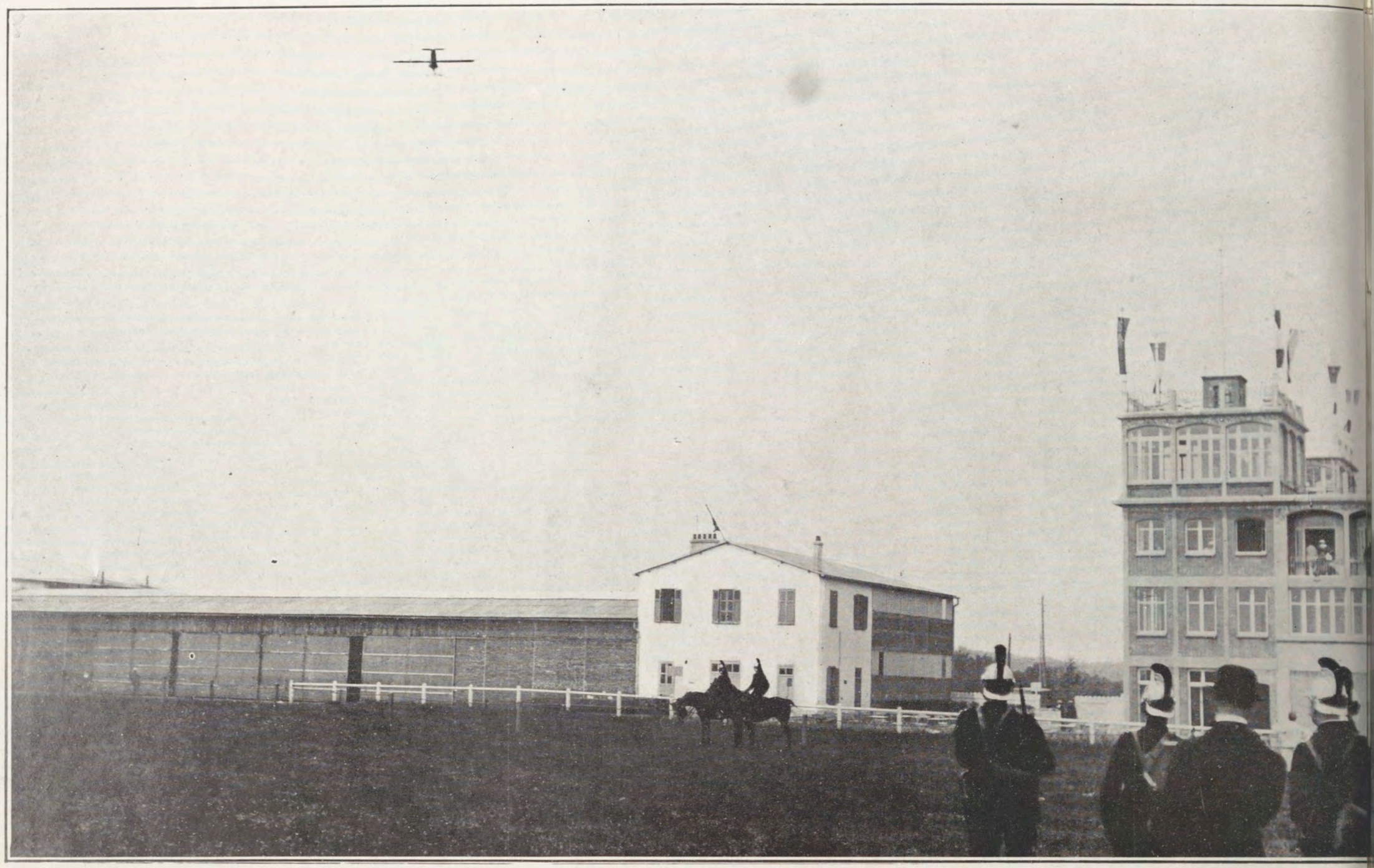
Les courses qui y sont disputées constituent le véritable championnat du monde, et la carrière d'un rameur ne peut, selon l'opinion anglaise, être complète s'il n'a triomphé à Henley. Dans le Grand Challenge Cup, les huit d'Harvard et de Boston ont triomphé cette année, des équipes d'Angleterre. Mais la victoire, — la quadruple victoire, — la plus éblouissante, fut celle de Sinigaglia, battant successivement Pinks, Ayer, Dibble de Toronto et Stuart, dans les Diamond's Sculls.

La défaite de la coalition anglo-américaine est un fait bien rare dans les annales du rowing anglais, et sans atténuer en rien la valeur exceptionnelle du vainqueur, on peut dire que sa victoire est un peu celle de la France et de l'industrie française.

C'est, en effet, Lein, le prestigieux rameur, longtemps champion de France qui s'attacha, non seulement à améliorer et à perfectionner le style de Sinigaglia, mais qui sut aussi créer pour lui le skiff qui convenait aux moyens physiques extraordinaires du brillant vainqueur d'Henley. Et ce n'est que quand il fut sûr de son homme qu'il le conduisit lui-même à Henley où il devait si magnifiquement triompher.

De mémoire de rowingman anglais, jamais on ne vit spectacle pareil à celui de la compétition des « Diamond's Sculls. » Sinigaglia tordit littéralement ses adversaires; deux d'entre eux, le Canadien Dibble et l'Anglais Stuart tombèrent d'épuisement dans leur bateau, tant l'effort qu'ils avaient dû fournir les avait conduit à dépasser les limites de leur résistance physique. L'instantané que l'on voit ici retrace la dernière scène de cette épopée sportive : C. Stuart, épuisé, s'est arrêté et l'arbitre s'approche pour le prendre à bord de son bateau, car le courageux sculler est incapable de tenir son équilibre sur sa coulisse. Quant à Sinigaglia, c'est fort simple : état parfait, aucune fatigue apparente; il est prêt à recourir contre qui on voudra! Lein ne s'était pas trompé sur la qualité extraordinaire de son champion.

Pair Oar.



L'ARRIVÉE A BUC DU 1er DE LONDRES-PARIS-LONDRES, W.-L. BROCK.

C'est l'Américain Brock, qui pilotait d'ailleurs un monoplan Morane-Saulnier-Gnôme 80 HP, *qui s'attribua la première place dans l'épreuve internationale Lond Paris-Londres. Il arriva le premier à Buc comme à Hendor. Son temps est de 7 h. 3 m. 6 s. pour les 800 kilomètres du parcours, soit à 114 km. à l'heure.*

GARROS CHANGE D'HÉLICE.

Garros occupa presque tout le temps des 2 heures d'arrêt obligatoire à Buc à faire mettre son moteur au point et à changer d'hélice. Celle de l'aller était en effet trop petite. La performance qu'il accomplit sur son Morane-Saulnier *est remarquable, étant données les difficultés qu'il eut à vaincre.*

LE VAINQUEUR DE LONDR

L'aviateur américain W.-L. Brock, qui vint en Anglet succès répétés sur Morane-Saulnier-Gnôme. *C'est ainsi q appareil, dans le Derby aérien, dans Lond*

GARROS, 2e DE LONDRES-PARIS-LONDRES, VA ATTERRIR A BUC.

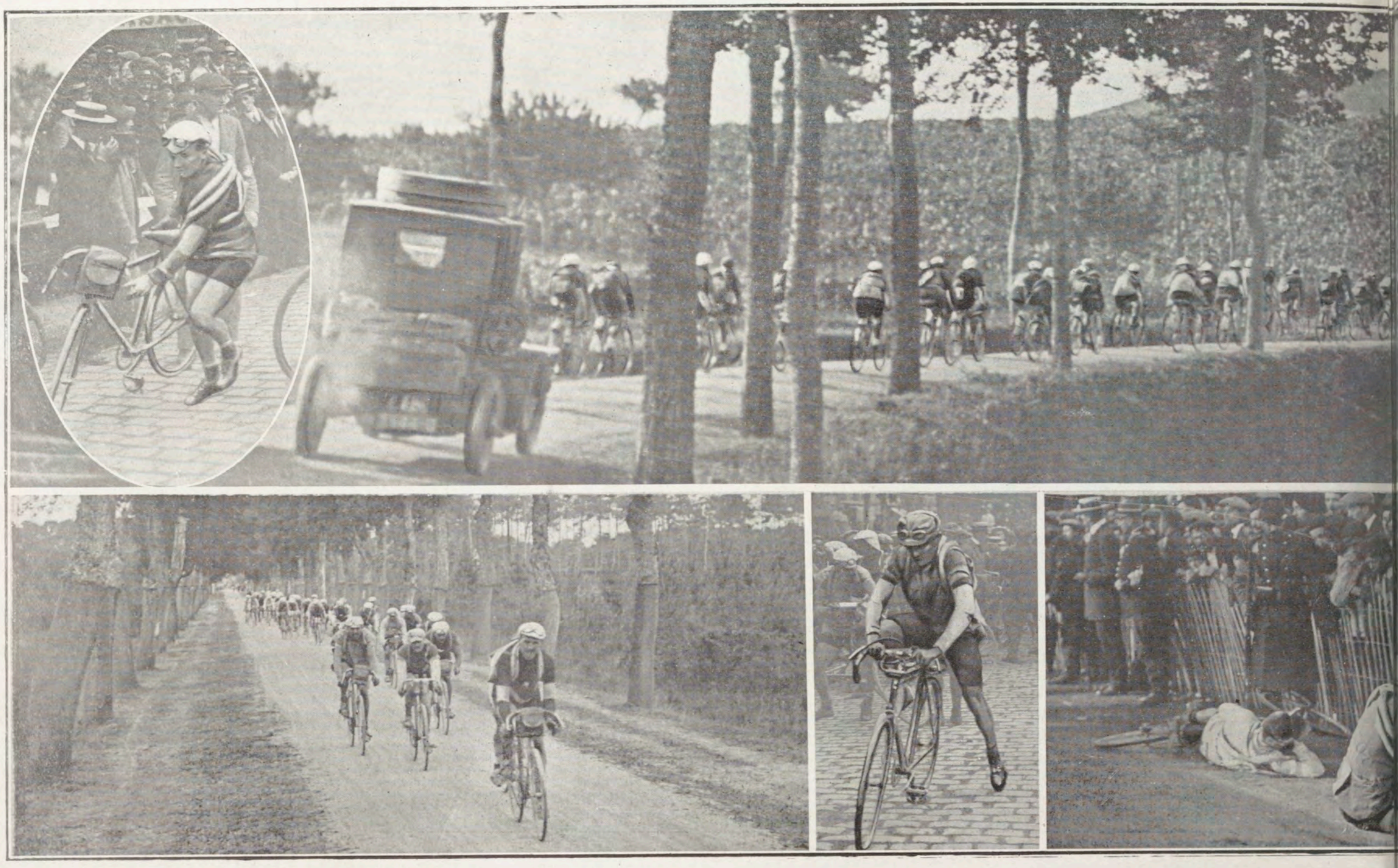
Roland Garros, le roi incontesté de l'aviation, dut cependant s'avouer vaincu dans Londres-Paris-Londres, mais ce ne fut pas de sa faute et il ne dut qu'à son énergie légendaire de persévérer et de s'attribuer la seconde place. Il eut de violents démêlés avec son hélice et son moteur à l'aller. (Monoplan Morane-Saulnier.)

PARIS-LONDRES W.-L. BROCK.

comme mécanicien, s'est rendu célèbre outre-Manche par ses deux mois il s'est attribué la victoire, toujours avec le même Manchester-Londres, et dans Londres-Paris-Londres.

LORD CARBERY SE PRÉPARE A PARTIR.

Lord Carbery, qui avait fait un beau parcours de Londres à Paris, se classant 2e sur son biplan anglais, faillit connaître le sort du regretté Gustave Hamel. Il fit une chute au milieu de la Manche alors qu'il retournait à Hendon, mais il eut la fortune d'être recueilli par un vapeur.



FABER EN TÊTE DU PELOTON DANS LES LANDES

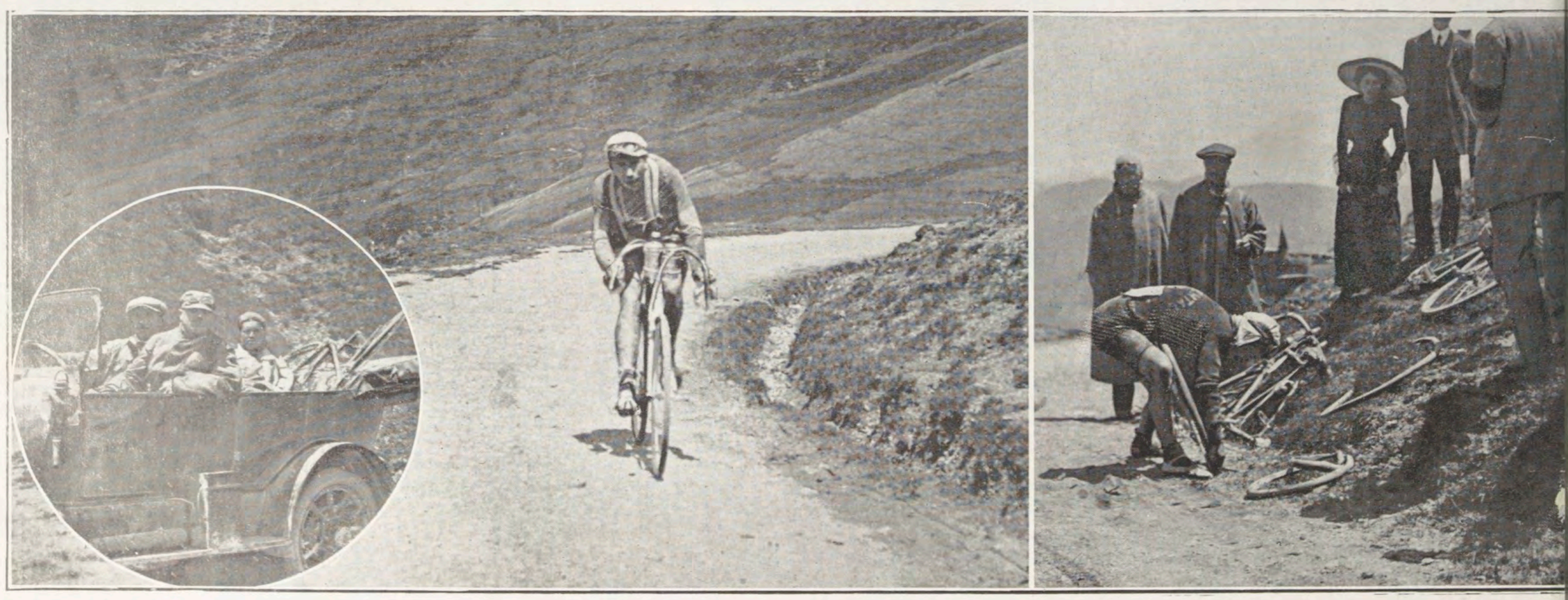
L'étape La Rochelle-Bayonne fut monotone d'un bout à l'autre. A 100 kilomètres du but, dans les landes, 80 hommes étaient encore ensemble. — En médaillon : Thys (bicyclette Peugeot), *au contrôle de Bordeaux. Au milieu en haut : la théorie des coureurs après Blaye.*

PETIT-BRETON

Petit-Breton met pied à terre au contrôle de Bordeaux.

LAPIZE ET PE

28 coureurs arrivèrent ensemble à Bayonne à la ligne d'arrivée, en plein enlevage, il se p rents fu



LAMBOT AU COL DE GOURETTES

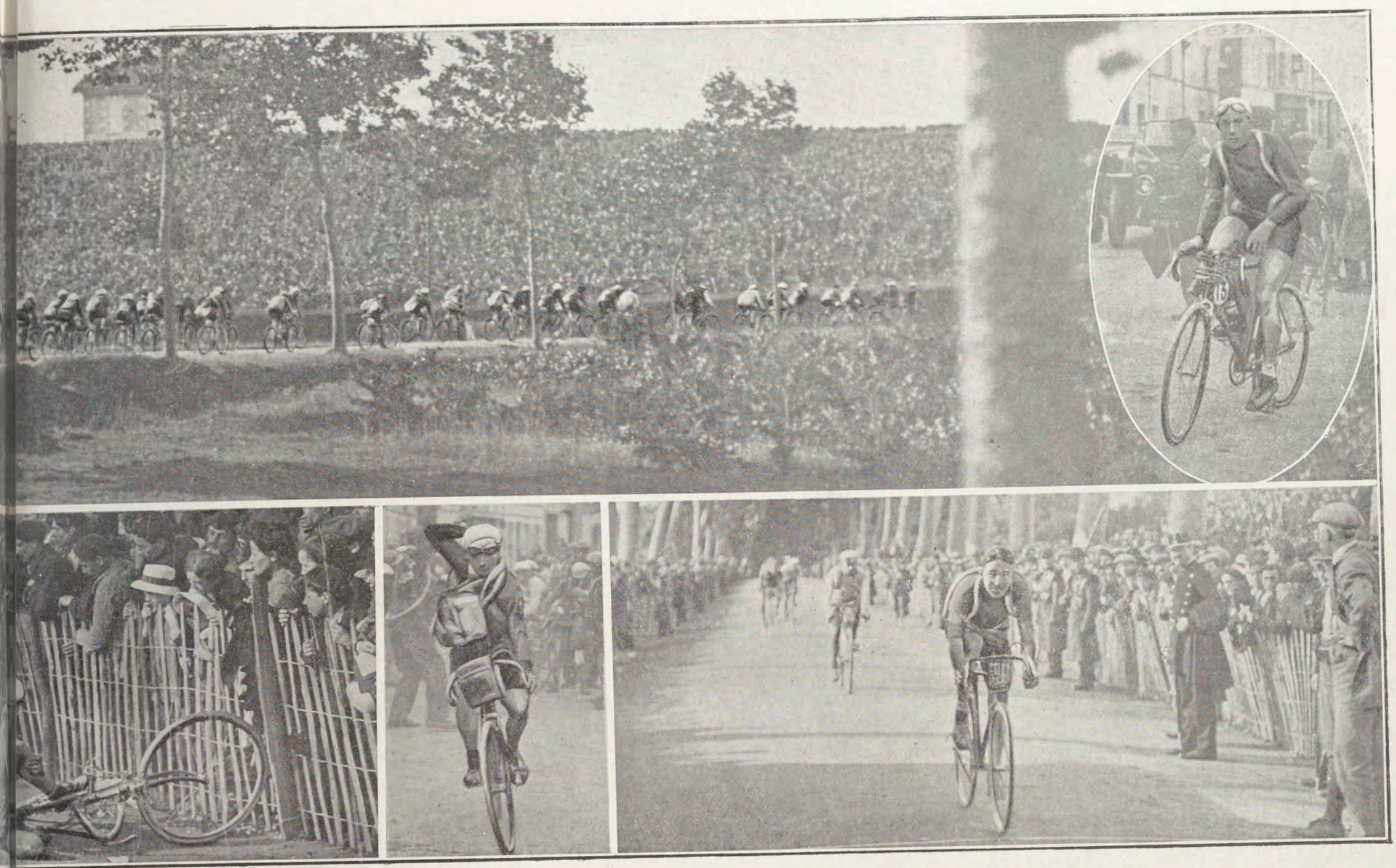
Lambot sur sa bicyclette Peugeot *a remporté la sixième étape, Bayonne-Luchon, couvrant les 344 kilomètres du parcours en 14 h. 39 m. 4 s. — En médaillon : l'isolé Néffatti finit l'étape en voiture.*

NEMPON RÉPARE

Lambot arrivait à Luchon avec une avance de sept minut sur Thys, le leader du classement général.

LE TOUR DE FRANCE : LES ÉTAPES LA

La cinquième étape du Tour de France : La Rochelle-Bayonne, qui se disputait sur un parcours absolument plat, fut une promenade pour les routiers restant encore qualifiés après la quatrième étape. Sans les crevaisons et quelques petites défaillances, ce n'est pas un peloton de 28 hommes qui se serait présenté au contrôle final à Bayonne, mais bien une théorie de 84 concurrents. Une bousculade se produisit dans les derniers mètres au moment de l'emballage, 20 hommes dégringolèrent les uns sur les autres. Egg, le vainqueur de Brest-La-Rochelle, qui s'était faufilé adroitement entre ses camarades effondrés, s'adjugea la victoire. A la suite de cette étape, le classement général s'établissait ainsi : 1. Rossius et Thys en 70 h. 13 m. 3 s.; 3. Pelissier en 70 h. 18 m. 30 s; 4. Lapize en 70 h. 30 m. 55 s. ; 5. Egg en 70 h. 37 m. 37 s.; 6. Garrigou et Alavoine en 70 h. 42 m. 58 s.



PELISSIER A TERRE

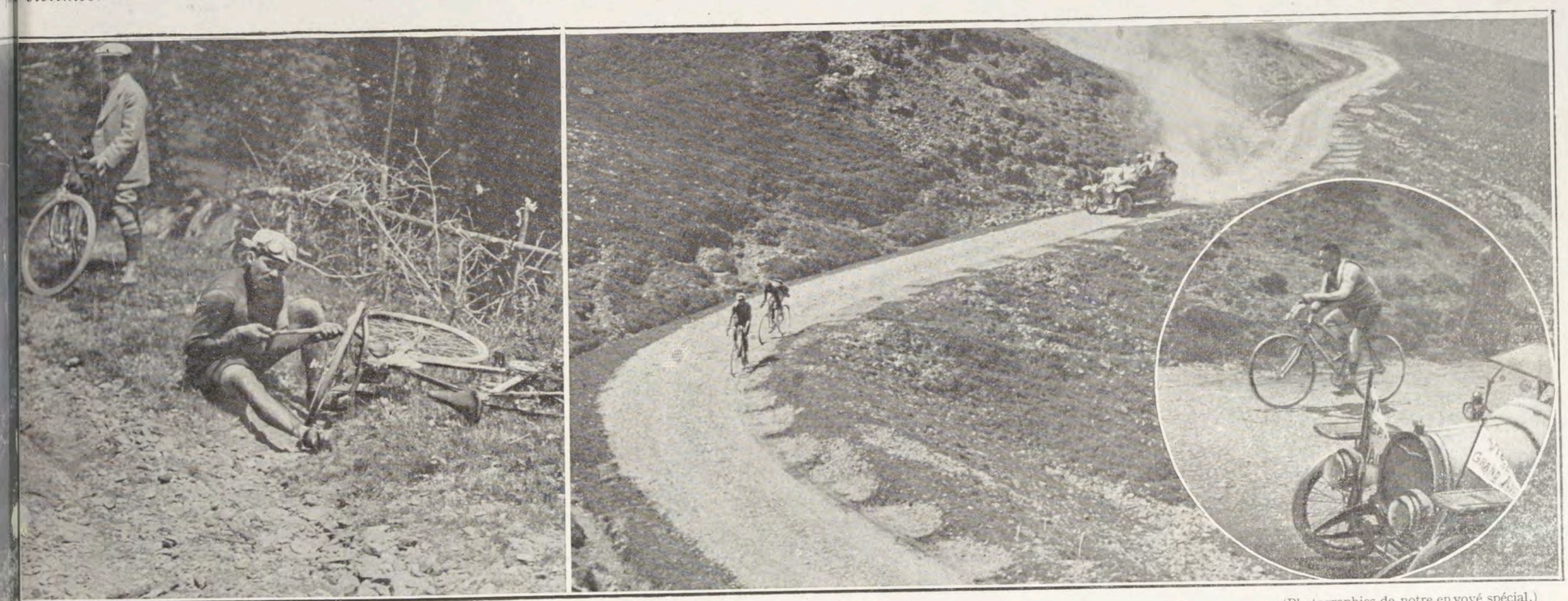
Pelissier à terre, à droite de la cinquième étape. A 500 mètres de la ligne, il a subi une chute monstre dont vingt concurrents furent les victimes.

BROCCO

Brocco à son passage au contrôle de Pons relève ses lunettes.

L'ARRIVÉE D'EGG A BAYONNE

Oscar Egg, le vainqueur de l'étape Brest-La Rochelle, s'est attribué encore la victoire dans l'étape La Rochelle-Bayonne, couvrant les 380 kilomètres en 13 h. 25 m. 29 s. En médaillon, Oscar Egg (Bicyclette Peugeot).



(Photographies de notre envoyé spécial.)

MÉNAGER REGONFLE

Les concurrents furent victimes de nombreuses crevaisons, en gravissant les routes rocailleuses des cols.

PELISSIER ET EGG AU COL D'AUBISQUE

Egg et Pelissier ont lâché tous leurs concurrents dans la montée du col d'Aubisque; mais au haut du Tourmalet, Lambot restait seul en tête. — En médaillon : Defraye passe devant l'automobile de la Vie au Grand Air.

ROCHELLE-BAYONNE ET BAYONNE-LUCHON

La sixième étape Bayonne-Luchon était attendue avec impatience en raison de son itinéraire extrêmement accidenté, comportant l'escalade des cols d'Osquich d'Aubisque, du Tourmalet, d'Aspin et de Peyresande. Elle a donné des résultats intéressants. Elle a séparé les deux Belges Thys et Rossius qui, depuis le départ de Paris, étaient en tête du classement général. C'est Lambot qui, s'assura la victoire, étant parvenu le premier au haut du Tourmalet, il ne fut pas rejoint. Le classement général après les 326 kilomètres de Bayonne-Luchon était le suivant : 1. Thys en 85 h. 1 m. 46 s.; 2. Pélissier en 85 h. 36 m. 13 s.; 3. J. Alavoine en 85 h. 48 m. 9 s.; 4. Rossius en 85 h. 54 m. 15 s.; 5. E. Georget en 86 h. 15 m. 21 s.; 6. Buysse en 86 h. 20 m. 16 s.; 7. Defraye en 86 h. 32 m. 9 s.; 8. Egg en 86 h. 32 m. 21 s. A la suite de cette sixième étape, Thys dominait nettement le lot de ses concurrents, il avait sur le second Pélissier une avance de 34 m. 27 s.

LA MONTÉE DU COL DE PORT

Dans toute la première partie de l'étape Luchon-Perpignan, les coureurs eurent à escalader des cols redoutables qui empêchèrent les pelotons compacts.

THYS ET ENGEL A PERPIGNAN

La victoire dans l'étape Luchon-Perpignan revint encore à un champion de Peugeot. *C'est en effet Jean Alavoine sur* Peugeot *qui passa le premier la ligne d'arrivée, ayant couvert les 323 kilomètres du parcours en 11 h. 47 m. 5 s.*

L'ÉTAPE LUCHON-

Soixante-treize coureurs prirent le départ à Luchon, le 10 juillet, pour disputer la septième étape du Tour de France. Le parcours, sans être aussi pénible que celui de l'étape Bayonne-Luchon, était cependant très redoutable. Les concurrents avaient en effet à escalader cinq cols. Dès le premier, le col de Buret, le peloton se trouvait déjà diminué; au second, le col du Portet, Alavoine prenait un avantage de cinquante secondes sur Defraye qui lui-même précédait Thys et Pelissier, mais il se laissait rejoindre par Buysse, Thys, Pelissier, Rossius, Defraye, Spiessens, Garrigou et Scieur. A Saint-Girons, Defraye crevait et perdait une minute. Spiessens, Alavoine, Thys et Pélissier arrivaient ensemble au haut du col de Port, le troisième du parcours. A Aix-les-Thermes, Defraye rejoignait les quatre hommes et escaladait en leur compagnie le col de Puymaurens mais perdait contact peu après à la suite d'un accident de machine. Rossius pendant ce temps fournissait un bel effort et parvenait à rejoindre les hommes de tête, avant le contrôle de Prades.

LES ISOLES DANS LE COL DE PUYMAURENS

es cols à escalader étaient au nombre de cinq : le col de uret, le col du Portet, le col de Port, le col de Puymaurens et le col de la Perche.

ERPIGNAN

ne se produisait aucun changement jusqu'à Perpignan, Jean lavoine, parvenait à s'assurer un léger avantage sur Buysse, hys, Pélissier et Rossius. Les 323 kilomètres du parcours vaient été couverts en 11 h. 47 m., 5 s.

Le classement général s'établissait ainsi :

1. Thys	en	96 h.	48 m.	51 s.	
2. Pelissier	—	97 h.	23 m.	18 s.	
3. Jean Alavoine	—	97 h.	35 m.	14 s.	
4. Rossius	—	97 h.	41 m.	20 s.	
5. M. Buysse	—	98 h.	7 m.	21 s.	
6. Defraye	—	98 h.	24 m.	19 s.	
7. Egg	—	98 h.	34 m.	43 s.	
8. Garrigou	—	98 h.	36 m.	56 s.	
9. E. Georget	—	98 h.	46 m.	16 s.	
10. Spiessens	—	98 h.	52 m.	27 s.	
11. Lambot	—	99 h.	15 m.	59 s.	
12. Faber	—	99 h.	36 m.	49 s.	
13. Lapize	—	99 h.	39 m.	7 s.,	etc.

Au cours de cette septième étape, Emile Georget, Lapize . Lucien Petit-Breton perdaient du terrain.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

GODIVIER SE NETTOIE A SAINT-GIRONS

L'arrivée à Perpignan se disputa au sprint comme une fin d'étape de plat. Alavoine, (bicyclette Peugeot*) parvint à prendre un léger avantage sur Marcel Buysse, Thys, Pelissier et Rossius. Le classement général n'était pas modifié.*

UNE VOLÉE DE BROOKES

L'Australien Brookes a donné une exhibition magnifique à Wimbledon, battant Wilding.

MRS LAMBERT-CHAMBERS

La joueuse anglaise a battu un record en gagnant pour la 7e fois le championnat de Wimbledon.

UN SMASH DE BROOKES

Malgré ses 37 ans, Brookes est toujours redoutable. Son jeu de gauche gêne ses adversaires.

LA DÉFAITE DE WILDING

L'ANCIENNETÉ du tournoi de Wimbledon, l'excellente qualité des concurrents qui s'y rencontrent, le titre enfin de championnats du monde sur l'herbe qui leur a été décerné, font que de près ou de loin on s'intéresse beaucoup aux résultats des épreuves qui s'y disputent.

Bien que cette année les engagements aient été en général un peu moins nombreux que l'année dernière (ils dépassaient à peine la centaine dans le simple messieurs, au lieu d'atteindre 116 inscriptions comme en 1913) et que l'absence des délégations du Canada, de l'Afrique du Sud et des Etats-Unis, ait diminué le caractère mondial de la compétition, la foule s'est pressée à Wimbledon plus nombreuse que jamais et la moyenne des entrées n'a pas été inférieure à 5.000 par jour.

Au point de vue français, l'intérêt de l'épreuve s'était corsé par la participation de nos représentants Decugis et Germot et par celle de Mlle Broquedis. Leurs premières victoires ont pu nous donner l'espoir de les voir finalement aux places d'honneur mais ils n'ont pu justifier jusqu'au bout la confiance qu'ils avaient inspirée au début.

Le simple à Wimbledon est une épreuve de longue haleine et il faut beaucoup de volonté ou beaucoup d'expérience pour parvenir jusqu'à la finale. Aussi arrive-t-il souvent, que les vétérans se trouvent ici plus à leur aise que beaucoup de jeunes. S'il faut une preuve de plus à cette constatation, Gore s'est chargé de nous la donner cette année. Après sa défaite dans les premiers tours du simple à Paris, chacun s'accordait à le trouver un peu vieux pour participer encore avec succès aux éliminatoires de Wimbledon. Il a été admirable, au contraire, de ténacité et d'endurance battant successivement : G.-A. Thomas, A.-R.-F. Kingscote, F.-H. Jarvis, C.-E. Lyle, tous en 3 sets et ne succombant que devant Brookes après une défense remarquable.

Parke qui portait une grande partie des espoirs de l'Angleterre eut un début brillant en battant Dixon puis Watt et F.-G. Lowe mais il dut s'incliner devant le jeu supérieur de Froitzheim. L'Allemand, qu'on avait assez mal jugé l'année dernière en Angleterre parce qu'il était malade au moment où il avait joué la coupe Davis, a montré cette fois-ci sa sûreté et son calme habituels. Il n'eût aucune peine à franchir victorieusement les premiers tours malgré une bonne résistance de Hope Crisp ; sa victoire sur Parke étonna, et ce fut pour les Anglais une vraie révélation que de le voir se jouer de Mavrogordato en demi-finale. De l'autre côté du tableau, on s'attendait au contraire à voir arriver Brookes et il n'eut à vrai dire que peu d'ouvrage ; ses victoires sur Ritchie, Clements et Gore ont toutes été très régulières.

La finale disputée entre deux étrangers comme l'année dernière a été une vraiment merveilleuse partie. Pendant deux sets on vit Froitzheim essayer de s'habituer au jeu gaucher de Brookes et d'adapter sa tactique aux brillantes volées de l'Australien. Au commencement du troisième set, beaucoup de spectateurs avaient abandonné les tribunes pour aller prendre le thé, la lutte semblait finie. Elle commençait seulement au contraire et point par point, Froitzheim regagnait le terrain perdu.

Quand l'arbitre annonça « deux sets partout » chacun, avait regagné sa place et c'est au milieu de l'attention générale que les deux adversaires gagnèrent pour commencer chacun deux services, puis Froitzheim prit la tête trois jeux à 2, mais il semble qu'à ce moment, comme au dernier jeu du reste, une décision fantaisiste d'un arbitre de ligne l'ait vraiment désavantagé. Perdant le sixième jeu, Froitzheim ne pouvait empêcher Brookes de mener 4-3 puis 5-4, 6-5 et 7-6. Le quatorzième jeu aurait dû lui revenir, mais malgré trois avantages il le perdit, laissant à Brookes l'honneur de jouer contre Wilding.

Le match pour le titre, remis du samedi au lundi par suite du mauvais temps, fut moins émotionnant. Le tenant de l'épreuve que beaucoup croient avantagé parce qu'il a le privilège de ne pas jouer les fatigantes parties éliminatoires a semblé cette fois tout dépaysé sur le court central et en quelques minutes Brookes enlevait quatre jeux du premier set. Après un instant de repos qui permettait à Wilding de faire trois jeux, Brookes revenait à la charge et enlevait le set 6-4. Peu d'applaudissements accueillirent ce succès, on attendait que Wilding se mette à l'ouvrage. Mais le changement espéré ne vint jamais, Brookes très courageux put maintenir jusqu'au bout son jeu d'attaque et Wilding, harcelé sur son revers, continuellement réduit à la défensive perdit les deux sets suivants 6-4, 7-5.

Le double a été très intéressant et on a peut-être tort de tendre à sacrifier cette épreuve au simple.

C'est la paire australienne, Brookes et Wilding, qui est arrivée à la finale. Bien que Wilding ne se soit pas toujours placé aussi près du filet que Brookes son entente avec son partenaire fut suffisante pour dominer les frères Lowe et la combinaison Mavrogordato-Doust.

Dans le simple de dames, Mlle Broquedis n'était peut-être pas assez habituée à l'herbe pour éviter une défaite prématurée. Mrs Larcombe arriva en finale et fit une très belle partie contre Mrs Lambert-Chambers, qui détient maintenant le titre depuis sept ans, ce qui est un record.

Dans le mixte on pouvait s'attendre à une belle carrière de la paire miss Ryan-Decugis, ils gagnèrent en effet les premiers tours mais Decugis ne jouait pas assez bien pour triompher des premiers adversaires sérieux : Mrs Larcombe et Parke prouvèrent leur valeur en gagnant le championnat mixte battant en finale Mlle Broquedis et Wilding après une partie très disputée. Mlle Broquedis qui avait fort bien joué au début eut-elle une émotion en croyant déjà le championnat acquis? C'est possible, toujours est-il que malgré les efforts de Wilding la partie fut perdue 6/4, 4/6, 2/6.

Le double de dames enfin revint à Miss Ryan-Miss Morton battant Mrs Larcombe-Miss Harmann en finale 6-1, 6-3. Cette victoire est tout à l'honneur de Miss Ryan qui étonna par son activité au filet.

JACQUES QUELLENNEC.

GEORGES ANDRÉ GAGNE LES 500 MÈTRES

La journée de l'Athlète complet, dimanche dernier, à Vincennes, fut plutôt la journée de Georges André qui, au cours de ses diverses exhibitions, prouva les qualités les plus diverses et les plus remarquables. Il triompha dans l'épreuve de 500 mètres en 1 minute 9 secondes 2/5.

ANDRÉ LANCE LE POIDS.

Georges André qui s'attribua de loin la première place du classement réussit à projeter le poids à deux mains à 11 mètres 33.

LE SECOND, VIANET.

Vianet qui se classa second de la finale de Paris accomplit de très belles performances, parvenant à totaliser 104 points.

LA JOURNÉE TRIOMPHALE DE L'ATHLÈTE COMPLET

Dimanche dernier, au Vélodrome de Vincennes, notre excellent confrère le *Journal* faisait disputer la finale parisienne du concours de l'Athlète complet, dont l'idée revient à notre collaborateur Georges Prade qui s'est chargé de l'organisation avec un soin et un scrupule sportif qui lui font honneur, mais qui ne sont pas faits pour nous étonner. Au cours de cette journée, il nous fut donné d'assister à un spectacle prodigieux, celui de Georges André, véritable phénomène de l'at létisme. Nous nous contenterons d'énumérer ses performances pour prouver la vérité de notre affirmation : dans le 100 mètres, il égalait le record du monde en 10 secondes 3/5; il couvrait les 500 mètres en 1 minute 9 s. 2/5, les 1.500 mètres en 5 minutes 57 ; il sautait en hauteur avec élan 1 mètre 76, en hauteur sans élan 1 mètre 52, en longueur avec élan 6 mètres 57, sans élan 3 mètres 17 ; il montait à 7 mètres 50 à la corde lisse, levait 30 fois la gueuse et projetait le poids à deux mains à 11 mètres 33. Il s'attribuait la victoire dans le 100 mètres, le 500 mètres, les sauts en hauteur, le saut en longueur sans élan, et le lancement du poids, soit 6 places de premier dans les diverses épreuves. Il parvenait à totaliser 132 points devant Vianet, 2e avec 104 points ; Gueraçagne, 3e avec 103 points ; Bergé, Bourdel et Baissac, 3es *ex æquo* avec 97 points.

Mais le règlement a empêché Georges André de se voir décerner le diplôme d'athlète parfait. Il a en effet eu un 0 dans l'épreuve de 1.500 mètres où il accomplit le parcours en 5 m. 57 s., sur une piste détrempée par l'orage et glissante comme une patinoire. Notons que Laferrère sauta 6 m. 63 en longueur avec élan, que Ferron leva 80 fois la gueuse et que Reton monta à 17 mètres à la corde lisse.

LE TOUR DU MONDE EN AUTOMOBILE (1)

PAR J.-J. MANN

Le tour du monde en automobile est désormais entré dans la domaine des réalités ainsi qu'en témoigne l'ouvrage que M. J. J. Mann, le sportman bien connu, vient de publier chez Pierre Lafitte et Cie. Nous sommes heureux de publier la préface de ce livre que tous les touristes voudront lire.

L'AUTOMOBILE est encore d'invention si récente, et elle s'est, en quelques années, tellement implantée dans nos mœurs, que nous n'avons guère eu le temps d'étudier ses rapports avec la vie sociale dans les pays autres que le nôtre ou ses voisins immédiats.

Voyager, fût-ce au loin, est aujourd'hui, chose si commune, et, parmi les nombreux touristes qui visitent ou se proposent de visiter les pays lointains et merveilleux, il en est tant qui se demandent s'ils peuvent ou non emporter leur automobile, que j'ai pensé qu'il ne serait pas inutile de publier le résultat de mon expérience, acquise dans un voyage autour du monde.

Combien de fois ai-je entendu des amis, à la veille de partir en voyage, me poser les questions suivantes :

« Pouvons-nous prendre notre automobile pour aller dans tel ou tel pays ?

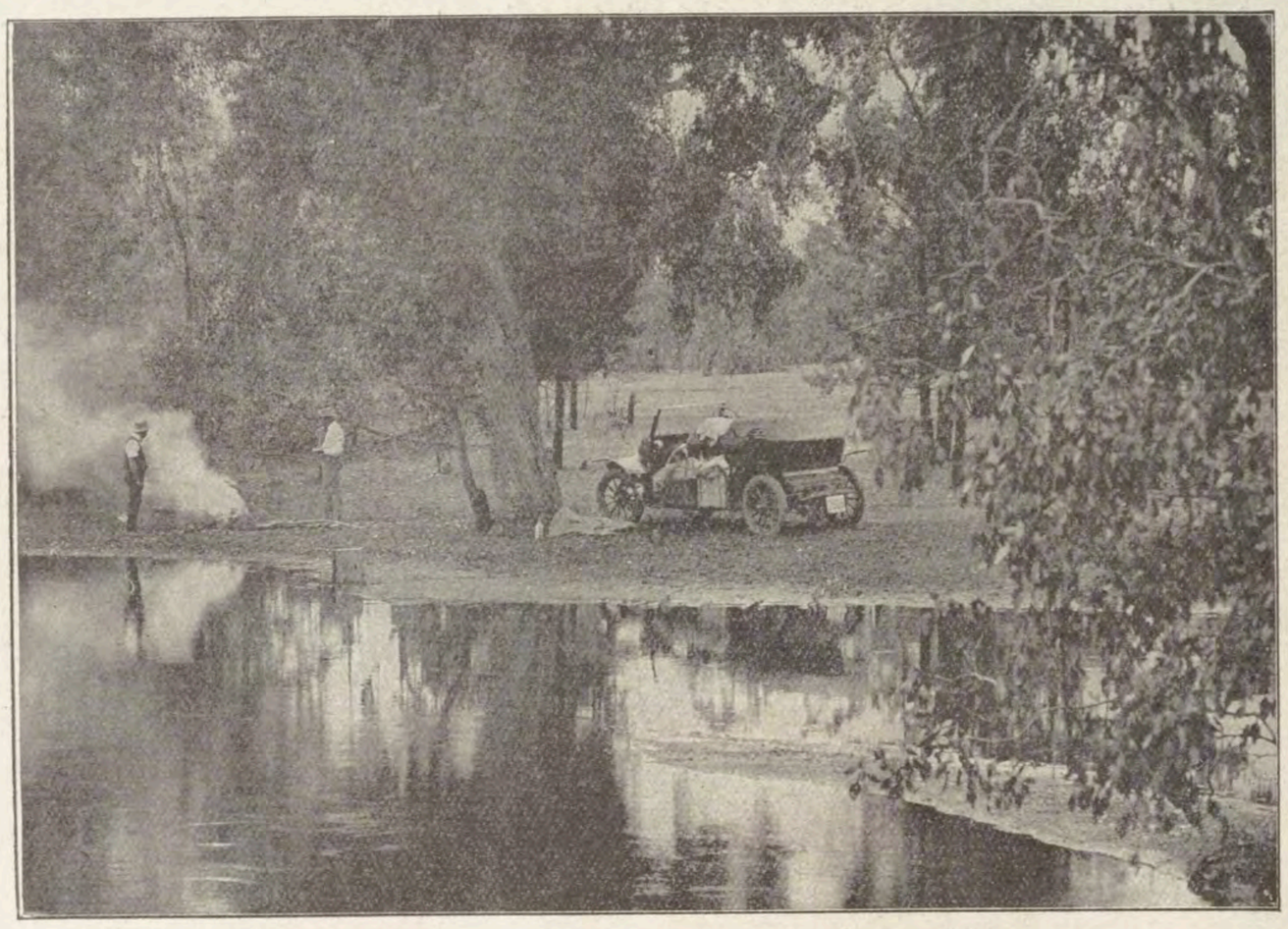
« Y trouverons-nous des garages, de l'essence, des pneus, des mécaniciens, bref tout ce qui pourra nous être nécessaire ?

« Quelles dispositions nous faudra-t-il prendre pour le transport de la voiture sur les paquebots et les chemins de fer ?

« Faudra-t-il l'emballer, la mettre dans une caisse? »

C'est à toutes ces questions et à beaucoup d'autres encore que je me propose de répondre dans ce livre, qui sera en outre un compte rendu fidèle de ce que j'ai vu et de ce qui m'a le plus intéressé dans les différents pays que j'ai parcourus au cours de ce voyage qui a duré exactement un an, de décembre 1910 à décembre 1911.

Trois années de voyages dans toutes les parties du monde m'ont amené à cette conclusion que, pour bien voir n'importe quel pays, et pour tirer de cette visite un plaisir et un profit réels, il est nécessaire d'emmener avec soi son automobile.



LE CAMPEMENT AU BORD D'UN LAC EN AUSTRALIE

Le sportsman bien connu J.-J. Mann, qui a parcouru tous les pays du monde en automobile, vient de faire paraître un livre dans lequel on trouvera, en même temps que de jolies descriptions des pays et des peuples, une foule de renseignements pratiques.

Il n'est pas de pays civilisé, ou même semi-civilisé, où l'automobile ne soit aujourd'hui d'usage courant, et où l'on ne trouve déjà des autos de louage, voire des taxis-autos.

Louer une automobile est un procédé que je ne recommanderai pas, surtout dans les pays très lointains, et c'est cependant ce que le touriste sera bien forcé de faire s'il veut vraiment voir quelque chose.

Au cours de mes voyages, l'année dernière, j'ai chargé mon automobile sur onze bateaux différents, je lui ai fait accomplir deux longs trajets en chemin de fer et effectuer en outre près de 15.000 kilomètres sur routes ; malgré cela, elle était en parfait état quand je rentrai chez moi, et, avec quelques raccords de peinture sur la carrosserie, elle eût pu passer pour neuve.

La voiture qui me servit dans ce voyage autour du monde était une Delaunay-Belleville 15/20 HP 6 cylindres.

La voiture complète, avec une roue et des pneus de rechange, la boite à outils, la provision d'eau et d'essence, pesait exactement 1.745 kilogrammes et, dans sa caisse, cubait 75 mètres.

Je fis expédier la voiture directement à Calcutta dans une grande caisse ; ce fut là d'ailleurs le seul trajet qu'elle effectua ainsi ; tout le reste du temps, elle voyagea sans aucune espèce d'emballage.

Il est indispensable d'emporter avec soi un appareil spécial, sans quoi l'on éprouvera des difficultés sans nombre pour le chargement et le déchargement de la voiture.

Peu de ports possèdent des élingues vraiment dignes de ce nom et avec lesquelles on puisse soulever une automobile pour l'embarquer ou la débarquer sans l'endommager.

Une longue expérience de ces difficultés m'a fait imaginer un nouveau dispositif grâce auquel on peut charger ou décharger une voiture le plus facilement du monde.

J'avais fait visser et river dans le cadre du châssis quatre crochets sur les côtés de la voiture. J'avais fait construire en outre un appareil spécial formé de deux solides câbles d'acier dont les extrémités allaient s'attacher à chacun des quatre crochets du châssis. Ces câbles passaient à travers un tube d'acier qui faisait fonction de tendeur.

Il fallait à peu près trois minutes pour mettre tout cela en place, après quoi il ne restait plus qu'à y passer le crochet de la grue et à soulever la voiture.

Deux cordes attachées, une à chaque extrémité complétaient cet outillage, qui faisait l'étonnement et l'admiration des arrimeurs et des officiers de tous les navires sur lesquels nous prenions passage.

L'appareil, quand il ne sert pas, est replié sous un des marchepieds ; il est compris dans le poids que j'ai donné plus haut.

Pour laisser à ma voiture le temps d'arriver à Calcutta, je fis un petit crochet sur le Caire ; et, bien que cette excursion ne fît pas, à proprement parler, partie de mon voyage autour du monde, je ne l'en ai pas moins relatée dans les premiers chapitres de mon livre. La voiture dont je me servis au Caire n'était pas, cela va sans dire, celle que j'avais envoyée à Calcutta.

Ceux qui ont l'habitude de conduire eux-mêmes leur automobile n'ont pas besoin d'emmener un chauffeur dans ces voyages à l'étranger, à la condition, bien entendu, qu'ils connaissent parfaitement le mécanisme de leur voiture et qu'ils soient capables de diriger, à l'occasion, les ouvriers chargés de la réparer ou de la régler. En quelque pays que vous alliez, vous trouverez toujours des garages et un homme qui s'occupera de nettoyer et de graisser votre voiture, et qui vous accompagnera dans vos excursions pour la garder pendant que vous visiterez les curiosités du pays. Vous trouverez partout de bons mécaniciens, des pièces détachées et des accessoires de toutes sortes ; et, en mettant les choses au pis, vous ne serez jamais si éloigné d'un centre civilisé qu'un télégramme ne puisse vous faire parvenir rapidement un pneu de n'importe quelle dimension, ou n'importe quelle pièce indispensable.

J.-J. MANN.

(1) Librairie Pierre Lafitte et Cie, le volume cartonné (48 pages d'illustrations) 10 francs.

RÉSULTATS DE LA SEMAINE

AVIATION

JEUDI, 9 JUILLET. *Johannisthal.* L'aviateur allemand Linnekogel monte à 6.600 mètres de hauteur, battant ainsi le record de Legagneux (6.120 mètres.)

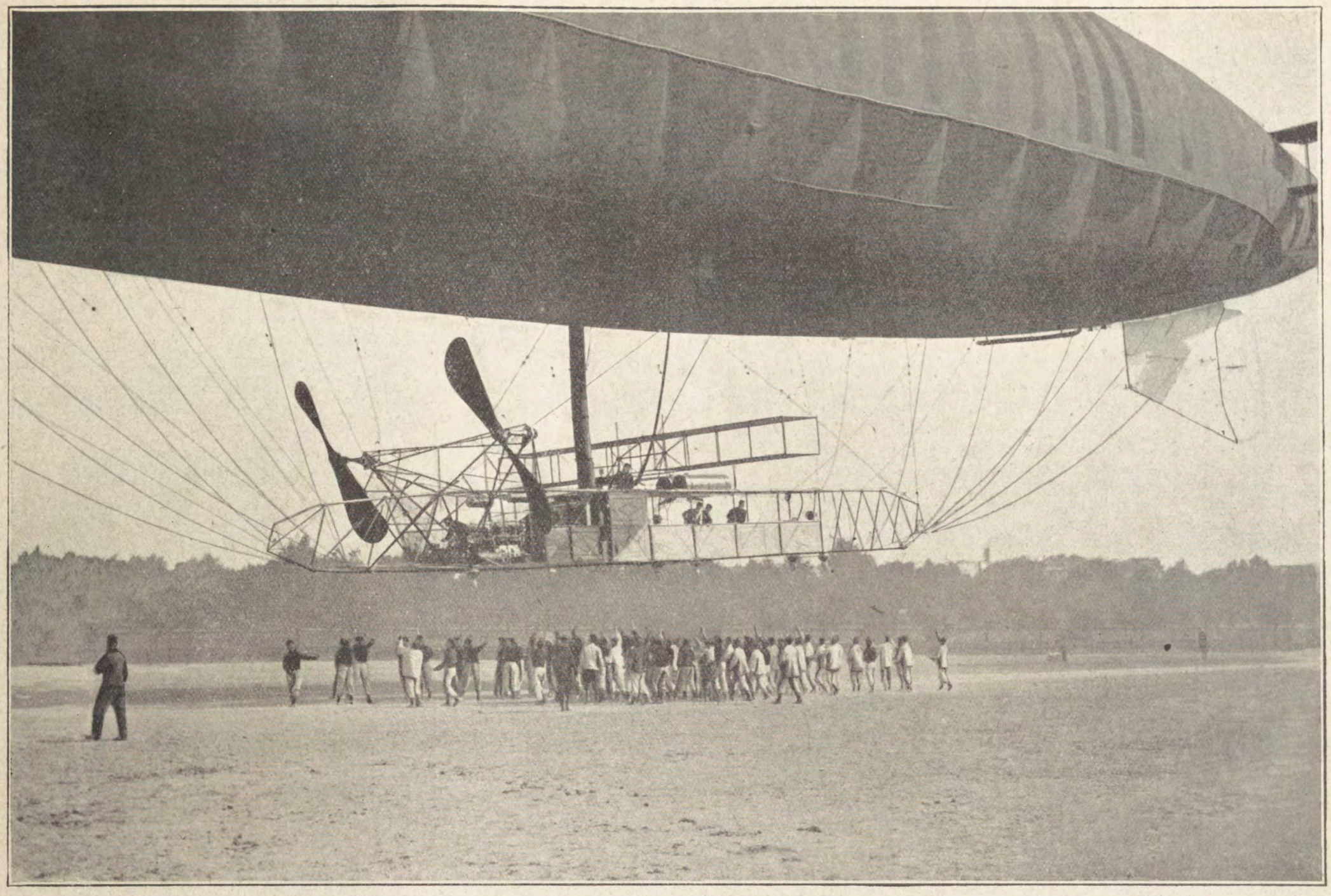
CYCLISME

VENDREDI 10 JUILLET, *Tour de France.* — Luchon-Perpignan (323 km.). 1. Jean Alavoine; 2. M. Buysse, 3. Thys; 4. Pélissier; 5. Rossius en 11 h. 47 m. 5 s. — 6. Defraye en 11 h 52 m. 10 s.

HIPPISME

DIMANCHE, 12 JUILLET. AUTEUIL. *Prix Aquado (15.000 fr. 2800 m.).* 1. Syracuse (Umbaner) à M. Labrouche. 2. Lesso. 3. Méphisto. P. M. G. 51 fr. 50. Pl. 19 fr. 50, 13 fr. 50, 13 francs.

PRIX DE FRANCE. *(20.000 fr. 4.500 m.)* 1. Orsanco (M. Seignouret), à M. Descazeaux. 2. Napo. P. M. G. 25 fr. 50. Pl. 43 fr., 24.



UN DÉPART DE « L'ADJUDANT-VINCENOT »

Le dirigeable Adjudant-Vincenot (tissus Hutchinson) *a battu le record du monde de durée sans escale, en Circuit fermé, en tenant l'air pendant 35 heures 19 minutes. L'*Adjudant-Vincenot *a été construit par les ateliers Clément- Bayard.*

UN DIRIGEABLE FRANÇAIS BAT LE RECORD DE DURÉE

L'*Adjudant-Vincenot*, dirigeable Clément-Bayard III, vient d'accomplir un exploit merveilleux: il a battu le record du monde de durée de navigation ininterrompue, en tenant l'air pendant 35 heures 19 minutes. Ce record a été établi en circuit fermé.

Avec 8 personnes à bord : le capitaine Joux, pilote ; le capitaine Paquignon, deuxième pilote ; les mécaniciens Abadie, Villeroy, Bever, Lebon et deux télégraphistes de la sans-fil, le dirigeable, à une altitude moyenne de 2.000 mètres, a parcouru l'itinéraire suivant :

Toul, Commercy, Verdun, Sedan Mézières, Maubeuge, Compiègne, Paris, Versailles, Paris, Meaux, Châlons, Vouziers, Montmédy, Longuyon, Nancy, Neufchateau, Epinal, Mirecourt, Commercy et Toul.

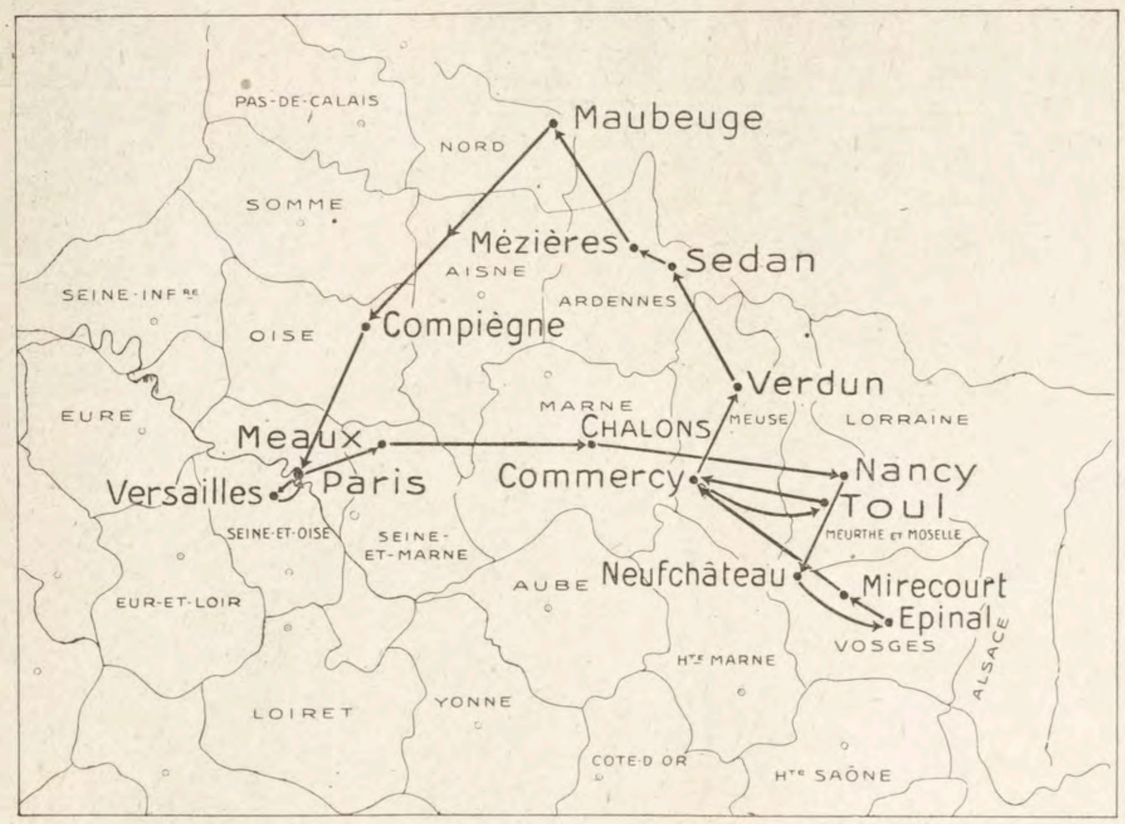
Le record précédent appartenait à un *Zeppelin*, avec 34 heures 59 minutes. Le dirigeable allemand d'ailleurs, n'avait pas accompli un circuit fermé, il était parti de Friederichshafen le 22 mai 1914 et était venu atterrir le lendemain à l'aérodrome de Johannisthal, près Berlin, après avoir été virer au-dessus de l'île d'Héligoland. Il est intéressant de comparer le volume des deux dirigeables. Le *Zeppelin* jauge plus de 25.000 mètres cubes et *l'Adjudant-Vincenot*, à peine 9.000 mètres cubes.

La performance de l'*Adjudant-Vincenot* est absolument remarquable d'autant plus que ce dirigeable est d'un type relativement ancien. Il a été livré en en effet à l'armée en 1911. Dès sa réception, il battait plusieurs records. Le 19 juin, il s'adjugeait celui de l'altitude avec 1.967 mètres Les 7 et 8 juillet, il battait les records de distance et de durée, en parcourant 614 kilomètres en 16 h. 30 m. La même année; il prenait part aux grandes manœuvres. En 1912, il rejoignait Issy-les-Moulineaux dont l'aéroparc lui était désigné comme port d'attache durant cette année, il se faisait admirer à de nombreuses reprises par les Parisiens.

En 1913, *l'Adjudant-Vincenot* partait de Toul, son nouveau port d'attache, pour prendre part aux grandes manœuvres du Midi et, à cette occasion, faisaient plusieurs voyages retentissants.

Les résultats obtenus par *l'Adjudant-Vincenot* permettent de bien augurer des qualités militaires des croiseurs Clément-Bayard de 23.000 mètres cubes actuellement en achèvement.

F. M.



LA CARTE DU VOYAGE DE « L'ADJUDANT-VINCENOT »

*Le dirigeable s'est élevé de Toul le 28 juin, il passait par Commercy, Verdun, Sedan, Mézières, Maubeuge, Compiègne, Paris, Versailles, Paris, Meaux, Châlons, Vouziers, Montmédy, Longuyon, Nancy, Neufchateau, Epinal, Mirecourt, Commercy, et Toul. 8 passagers étaient à bord de l'*Adjudant-Vincenot.

L'Aéronautique, *par Jacques Mortane, est l'ouvrage le plus complet, le plus important et le plus vulgarisateur qui ait été publié sur les aéroplanes, les dirigeables et les sphériques. Il comprend de nombreux chapitres écrits par les gloires de la locomotion aérienne et est le livre que tous ceux qui s'intéressent à ce sport doivent lire et consulter. (*L'Aéronautique, *collection Sports-bibliothèque, Pierre Lafitte et Cie, éditeurs.)*

Ma Carrière d'aviateur [1]

PAR RENÉ VIDART

L'occasion ne se fit pas attendre. Elle se présenta sous la forme d'un brave paysan juché sur son toit. Au signe que je lui fis, il comprit que j'étais égaré et d'un geste m'indiqua la bonne direction. A ce moment-là, j'entendis les bombes qui partaient de l'aérodrome pour m'indiquer l'endroit où je devais aller, puis j'aperçus un monoplan dans le ciel. C'était ce pauvre Legagneux qui, me voyant égaré, venait à ma rencontre. L'accueil qu'on me réserva à Lyon fut enthousiaste. Aussitôt après les félicitations, je m'en allais dîner avec Legagneux, Hanriot père et fils et d'autres camarades qui donnaient une exhibition à Lyon. Je mourais de faim, et je fis honneur à la cuisine lyonnaise, mais j'allai vite ensuite me coucher. Le même soir, Garros et Beaumont dormaient à Nice ! Je n'étais encore qu'à Lyon !

Le lendemain matin, une pluie fine et perçante tombait tristement sur Lyon. Si je voulais atteindre au but, il me fallait mettre toutes les chances de mon côté; par conséquent, inutile de risquer inutilement mon appareil. Je décidai d'attendre une éclaircie avant de m'élancer dans la vallée du Rhône. Ce n'est qu'à 2 heures que le temps voulut bien se mettre au beau relatif. Je pris aussitôt le départ, mais si la pluie avait cessé le vent n'avait pas été abattu. Il soufflait avec violence, me poussant vers le Midi, mais je ne pouvais prendre de la hauteur, car à cette époque nous mettions du temps pour atteindre les nues. Tant pis, je commettais une imprudence, mais j'avais confiance en mon étoile. Je passais moins de 2 heures après mon départ au-dessus du château des Papes et à 4 heures exactement je me posais sur l'aérodrome d'Avignon.

J'étais quelque peu fatigué, mais les ovations qui saluèrent mon arrivée me remirent vite. Cependant les dames de la Croix-Rouge voulurent absolument me soigner et me firent étendre sur un lit de camp, sous une tente où était arboré fièrement le drapeau de la Convention de Genève. J'avoue que me voir transporté vaillant dans une infirmerie me donna un léger frisson : dans notre métier, on est si peu sûr du lendemain ! Enfin, il fallait y passer et le repos n'était pas mal accueilli. Une de ces charmantes dames poussa l'amabilité jusqu'à déposer à côté de moi une bouteille de vin Mariani pour me rendre les forces que m'avaient fait perdre les remous répétés et spéciaux de la vallée du Rhône. J'avais soif, très soif ! Bientôt la bouteille fut vide et je dois avoir donné en cette circonstance l'impression d'un ivrogne invétéré. Oui, mais j'étais complètement d'aplomb !

Un orage venant des Alpes menaçant d'interrompre la suite de mon voyage, je remis mon départ au lendemain matin. Je passai une soirée fort agréable, mais j'allai vite me coucher, malgré la réception délicieuse, car il fallait arriver à Rome au plus tôt et j'en étais encore loin.

A 6 heures du matin, je repartais par un temps idéal et pour la première fois, je réussissais à faire monter l'appareil de la course à mille mètres. J'avais besoin de cette altitude pour m'éloigner des remous que je rencontrais au-dessus des massifs des Alpes. Je survolais Brignoles où le malheureux Kimmerling cassa trois appareils successivement sans pouvoir sortir du terrain où il était enfermé. J'arrivais enfin à Fréjus, au bord de la mer, en poussant un long soupir de soulagement, car je redoutais beaucoup la traversée des Alpes avec un monoplan rebelle à la montée.

Une fois mon ravitaillement effectué, je reprends mon vol et m'en vais à Nice. Je refais une partie du parcours que quelques mois auparavant j'avais accompli dans mon raid de Nice à Saint-Maxime. Puis j'aperçois l'aérodrome de la Californie et je n'étonnerai personne en déclarant que je poussai à ce moment un sérieux cri de joie, car j'allais terminer ainsi la première partie de la course qui me semblait si dure auparavant et que je trouvais si simple maintenant qu'elle était terminée. Toutefois mon moteur tenait, avant l'atterrissage à me réserver une petite sensation forte dont je me serais bien passé. Je coupe, dans sa plus grande largeur, le golfe d'Antibes pour atteindre l'aérodrome plus rapidement, lorsque j'entends des ratés plus qu'inquiétants. Je lutte désespérément pour perdre le moins de hauteur possible et je réussis enfin à arriver à ras de l'eau sur le terrain tant convoité. Oh ! je n'eus pas besoin de faire de vol plané, je vous le garantis : il était temps. Nouvel enthousiasme, nouvelles accalamations !

J'étais reçu à la descente de mon appareil par le lieutenant Bague, mon malheureux camarade qui, deux jours après, devait se perdre en pleine mer. J'étais arrivé à bon port, mais mon moteur était dans un état lamentable. Fort heureusement, les automobiles qui me suivaient portaient des pièces de rechange et, le lendemain matin, à 6 heures, je prenais au-dessus de la mer la direction de Gênes. J'étais convaincu que, malgré tous les obstacles qui me restaient à vaincre, je ferais survoler avant peu à mon Deperdussin-Gnôme la Rome antique tant convoitée. Hélas! je n'en avais pas fini avec les ennuis et incidents de toutes sortes. J'étais alors en très bonne posture, mais j'allais être bientôt retardé.

Au départ de Nice, mon moteur tournait avec une réconfortante régularité. Je passais devant Monte-Carlo, suivant un parcours qui m'était familier. Sentant mon arrivée à Gênes de plus en plus certaine, je me laissai aller à une certaine somnolence due à l'heure matinale et au temps magnifique qui ne me donnaient pas l'occasion de me débattre contre les remous. Rien n'est plus monotone, en effet, que ces vols au-dessus de la mer et c'est ce qui me fait admirer encore plus le merveilleux exploit accompli par mon ami Garros dans sa traversée de la Méditerranée. Les premiers instants, la tension d'esprit est énorme, car on a l'impression à chaque seconde d'entendre son moteur s'arrêter et l'on se figure qu'avant peu on va prendre un bain en pleine mer. Mais aussitôt après, on se laisse aller à une confiance illimitée. Comme au-dessus des flots on rencontre rarement de violents remous, l'appareil se conduit facilement et le pilote est la proie d'une somnolence douce, mais dangereuse.

Mon moteur se chargea bientôt de me rappeler à la réalité et de me faire sortir de mes rêves anormaux. En effet, en face de Savone, alors que je me trouvais à 4 kilomètres du rivage et à 300 mètres d'altitude seulement, j'entendis soudain le « bafouillement » significatif de mon moteur, puis plus rien. C'était l'arrêt! J'eus l'impression très nette de la mort imminente et pendant que je mettais mon appareil en vol piqué, dans la direction des vagues, je voyais toute ma vie repasser devant mes yeux et j'adressais une prière à celui qui est plus puissant que tous les ingénieurs du monde. Je suis bien forcé, en effet, de donner ce titre à Dieu, puisque, à 10 mètres de l'eau, sans que j'aie pu savoir pourquoi, mon moteur reprit tout à coup. Je n'ai pas besoin de vous dire avec quel empressement je ramenai mon appareil à des hauteurs plus prudentes. Après cette émotion, je passais au-dessus des torpilleurs italiens échelonnés sur le parcours.

Tenant à remercier les marins italiens de la protection qu'ils accordaient aux oiseaux de France, je descendais, venant jusqu'à leur niveau, et faisais aux officiers et aux matelots qui applaudissaient, le salut militaire le plus correct que l'on m'eût appris aux cuirassiers.

Enfin j'apercevais bientôt le grand port de Gênes : des mâts et des mâts incalculables ! Un ballon m'indiquait le terrain d'atterrissage de la grande place d'armes située auprès du port, ce qui donnait, vu d'en haut, l'impression d'une feuille de papier de grand deuil : un rectangle avec tout autour une foule si intense qu'on la distinguait à peine.

A mon atterrissage, mon premier en Italie, mon cœur battait avec violence. La première personne qui venait me féliciter était le Consul de France qui m'embrassait en me remerciant de ce que je faisais pour mon pays. Malheureusement pour lui, mes joues étaiens couvertes d'huile de ricin et je me souviendrai toujours de la grimace que ce contact fit faire au Consul. Je monte ou plutôt on me monte dans une automobile qui m'entraîne vers le premier hôtel de Gênes. Vous ne pouvez vous figurer les réceptions que les aviateurs français se virent réserver en Italie ! C'était du délire ! Et quand, pendant l'heure que je m'étais accordée comme repos à Gênes, je réussis à me faufiler dans ma chambre de façon à prendre un bain, non seulement la rue était noire de monde, mais l'hôtel était envahie par la foule qui se pressait contre ma porte au point de la faire éclater.

Mes managers arrivèrent alors en automobile et vinrent auprès de moi pour savoir les soins que désiraient mon appareil et mon moteur. Ce n'est qu'après des difficultés sans nombre qu'ils purent atteindre ma porte. J'étais à ce moment en train de faire ma toilette et ce n'est qu'après leurs injonctions réitérées que je me décidai à entre-bâiller mon huis.

(A suivre.)

René Vidart.

RENÉ VIDART ET ROGER SOMMER
Avant le départ de Paris-Rome, à Buc, Roger Sommer, le constructeur dont les appareils remportèrent de nombreux succès, prend place dans le monoplan de Vidart.

(1) Voir les nos 820, 821 et 823.

LE PRIX DOLMA-BAGHTCHÉ (1.000 m. 5.000 fr.) Maisons-Laffitte 9 Juillet.
Mazzara, Whirlwind, Parisis, Quinconce IV, Crapaudine et Picrochole se sont détachés les premiers. Picrochole battait d'une tête Mazzara.

PICROCHOLE
Le deux ans du prince Murat, vainqueur du Prix Dolma-Baghtché est fils de Rabelais et de Poppée II.

LES BALANCES DE COMPIÈGNE
Le nouveau pavillon des balances de Compiègne a été inauguré le 7 juillet.

LE PADDOCK DE COMPIÈGNE
La Société des courses de Compiègne a obtenu un grand succès avec sa journée du Grand Prix, le 7 juillet. Le ministre de l'Agriculture, M. Fernand David, assistait à cette réunion.

NOS DEUX ANS TRIOMPHENT A OSTENDE

Cette fois, plus de Sardanapale. Depuis six semaines nous l'avions vu courir à peu près chaque dimanche, exactement cinq fois. Mais nous voici à Auteuil, et au lieu de Sardanapale nous voyons gagner Orsanco. C'est tout autre chose. Et c'est surtout beaucoup moins brillant. Je reconnais qu'un pareil rapprochement est tout à fait illégitime et ne rime à rien, mais il n'en est pas moins vrai que, pris en lui-même, et toute comparaison écartée, le prix de France gagné par Orsanco, a été bien terne. Ni comme nombre ni comme qualité le lot ne différait de celui qu'on peut trouver communément dans un handicap de 4.000 ou de 5.000 francs. Est-ce un pas de plus vers la faillite des courses de gentlemen en général et du Prix de France en particulier ? Je ne crois pas. C'est certain que le prestige de cette épreuve jadis en faveur a sensiblement diminué, mais elle s'était encore maintenue ces dernières années à un certain niveau. Admettons que la pauvreté relative du lot de cette année est un fait accidentel. D'ailleurs toute cette journée de clôture a d'un bout à l'autre manqué de relief. Je ne conteste pas le très réel intérêt qu'a offert le Prix Aquado, et l'autre course réservée aux trois ans, mais nous avons vu pourtant des Prix Aquado plus brillants. La gagnante Syracuse, son runner up Lesso, et même le petit groupe qui venait ensuite, c'est-à-dire Méphisto III, Médiateur et Esconaba sont des sujets d'une certaine valeur ; mais les cracks, ou du moins ceux qu'on doit considérer comme tels pour le moment, brillaient par leur absence. Je constate au surplus que la pouliche de M. Labrouche à gagné fort plaisamment. Lesso était séparé par trois longueurs de Syracuse et précédait lui-même Méphisto III de six longueurs.

Quoi qu'il en soit, voici la saison terminée pour Auteuil. Nous n'y retournerons qu'en octobre. Dimanche prochain nous irons à St-Cloud et le dimanche suivant à Maisons pour le Prix Eugène Adam et l'Omnium de deux ans. Nous reverrons Sardanapale, qui est, paraît-il, actuellement plus frais et plus dispos que jamais. Il rencontrera Djami, Le Corsaire, peut-être Dorrit, et il aura quatorze livres à leur rendre.

En attendant, quelques-uns de nos deux ans ont été à Ostende disputer le Grand Critérium. C'est une course où l'élevage français est généralement très bien représenté. Elle nous tente parce qu'un prix de 75.000 francs pour des deux ans est une aubaine rarissime ou pour mieux dire un cas unique sur le continent, et aussi parce qu'elle vient à une époque où, en France, les jeunes n'ont encore à leur disposition que des prix de minime importance ne dépassant en aucun cas 5.000 francs.

Elle nous tente d'autant mieux que nous y avons réussi assez fréquemment. Nous l'avons gagné quatre années de suite, avec Fils du Vent en 1908, avec Magali en 1909, avec Lord Burgoyne en 1910, et avec Pétulance en 1911. Fils du Vent et Burgoyne portaient les couleurs de M. Edmond Blanc qui ont triomphé cette année encore, avec Nuageux. Ce fils de Val Suzon et de Louli est très vraisemblablement le meilleur de tous les deux ans qui ont paru jusqu'ici. Et il faudra très bon pour le battre, car il a toute l'apparence d'un cheval sérieux et appelé à un bel avenir. Son origine est d'ailleurs pleine de promesse, elle est analogue à celle de Nuage, Louli, la mère de Nuageux, étant la propre sœur de Nephte, la mère de Nuage, et tous les deux, Nuage et Nuageux, étant du côté paternel des descendants de Saint Simon. Nuageux est en effet par Val Suzon, qui est lui-même par Childweck, fils de Saint Simon. Nuage est issu directement d'un fils de Saint Simon, Simonian.

La vitesse initiale de Nuageux a jeté le désarroi parmi les adversaires. Il s'est détaché de suite et le poulain belge Charleroi a pu seul lui tenir tête. La course s'est passée entre eux, et le poulain de M, Edmond Blanc a gagné en fin de compte d'une demi-longueur, assez confortablement. Mais il faut noter cependant la bonne course d'Eybens qui débordée tout d'abord finissait très bien. Le lot, outre Nuageux et Eybens, comprenait comme produit de l'élevage français, Reine Mab qui n'est pas bien partie et Mind the Paint. Quant à Charleroi il est né et a été élevé en Belgique mais son père Saint Michel et sa mère Charlotte II sont nés en France. Saint Michel est l'ancien cheval de M. Edmond Blanc. Charlotte II remise à l'entraînement a couru nombre de fois, l'année dernière; elle a même gagné à Enghien sous les couleurs de M. de Lesseps.

LE GRAND PRIX DE COMPIÈGNE
Onzain au baron M. de Waldner (G. Stern) a remporté le Grand Prix de Compiègne (15.000 fr. 2.400 m.) devant Oued.

STUART.